5. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



ORGANISMO	UNIDADES
5.1. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	· 11.677,2 km. · 1.448 Estaciones · 45 Terminales de Transporte de Mercancías principales
5.2. ADIF – Alta Velocidad	· 3.981,3 km. · 46 Estaciones
5.3. Grupo Renfe:	
5.3.1. Entidad Pública Empresarial (EPE) RENFE Operadora (Sociedad Matriz)	
5.3.2 Renfe Viajeros	· 2 Áreas de Negocio
5.3.3 Renfe Mercancías	
5.3.4.- Renfe Ingeniería y Mantenimiento	· Mantenimiento Ligero: - 63 Bases de Mantenimiento - 19 Bases de Asistencia Técnica

ORGANISMO	UNIDADES
	· Mantenimiento pesado: - 5 Bases de Mantenimiento Pesado · Otras instalaciones: - 3 Centros Especializados de Reparación de Componentes - 4 Centros logísticos de almacenamiento de piezas de parque.
5.3.5.- Renfe Alquiler de Material Ferroviario	
5.3.6.- Renfe Proyectos Internacionales	
5.3.7.- LogiRAIL	
5.3.8.- Pecovasa	
5.4. ENAIRE	· 5 Direcciones Regionales
5.5. Sistema Portuario de Titularidad Estatal	· 46 Puertos de interés general · 28 Autoridades Portuarias
5.6. Dirección General de la Marina Mercante:	· 30 Capitanías Marítimas · 78 Distritos Marítimos
5.6.1.-Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR	· 1 Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) · 19 Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)
5.7. Dirección General de Carreteras	· 15 Demarcaciones de Carreteras · 28 Unidades de Carreteras
5.8. Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)	· 7 Oficinas de Seguridad en Vuelo
5.9. Dirección General del Instituto Geográfico Nacional (IGN):	· Real Observatorio Astronómico de Madrid · Telescopio de 1,52m de diámetro de Calar Alto (Almería) · Radiotelescopio de 30 metros del Instituto de Radioastronomía milimétrica, IRAM, en Pico Veleta (Granada). · Interferómetro radioastronómico de 12 antenas, NOEMA, en el Plateau de Bure (Francia). · 1 ICTS (Infraestructura Científico Técnica Singular) en el observatorio de Yebes (Guadalajara) · Estaciones de la Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales, RAEGE, en Yebes (Guadalajara)Santa María (Azores, Portugal) Temisas (Gran Canaria)
5.9.1.- Instituto Geográfico Nacional	· Red Sísmica Nacional · Red de Alerta de Tsunamis

ORGANISMO	UNIDADES
	· Red de Vigilancia y Alerta Volcánica · Red de Observación del Campo Magnético · Red Geodésica de Orden Inferior (ROI) · Red Geodésica Nacional por Técnicas Espaciales (REGENTE) · Red de Nivelación de Alta Precisión (REDNAP) · Red Española de Gravedad Absoluta (REGA) · Red Geodésica Nacional de Estaciones de Referencia GNSS (ERGNSS) · Red de Mareógrafos del IGN · Centro Sismológico de Sonseca · Centro Geofísico de Canarias · 6 Observatorios Geofísicos
5.9.2.-O.A. Centro Nacional de Información Geográfica	· 10 Red de Casas del Mapa

5.1. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad. Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental, y con altos estándares de calidad.

Normativa

ADIF es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que goza de personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, en el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y en las demás normas que le sean de aplicación.

Funciones

De acuerdo con lo establecido en el artículo 23 de la Ley del sector ferroviario, corresponden a ADIF, entre otras, las siguientes competencias:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.
- El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La explotación de los bienes de su titularidad, y de aquellos que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 de la LSF que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

- La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.
- La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3 para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.
- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- La elaboración y ejecución de estudios o proyectos en materia de movilidad sostenible o de transporte ferroviario.
- Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

ADIF no podrá prestar servicios de transporte ferroviario salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

Para el cumplimiento de sus funciones ADIF podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

En el ejercicio de sus funciones ADIF actuará con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la seguridad de los usuarios, la eficacia global del sistema ferroviario y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

ADIF no podrá encomendar a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad.

Infraestructura y actividad

ADIF cuenta con un total de 1.448 estaciones de ferrocarril que han tenido servicio de viajeros en 2025, con la siguiente distribución:

Adif. Nº Viajeros (en miles)

Nº Viajeros*	
Cercanías	743.497
Media distancia	39.252
Largo Recorrido	9.047

Ancho métrico (FEVE)	**13.637**
TOTAL	**805.433**

Adif. Infraestructura y Circulación

Infraestructura y Circulación (*)		
Red Ferroviaria Titularidad de Adif:	**11677,2**	Km.
Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar puro (1.435 mm de separación de carriles)	**57,2**	Km.
Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm de separación de carriles)	**84,1**	Km.
Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	**10213,8**	Km.
Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar)	**126,8**	Km.
Red de Vía Estrecha de Ancho Métrico (1.000 mm de separación de carriles)	**1195,3**	Km.
Líneas Equipadas con ERTMS	**284,90**	Km.
Líneas Equipadas con ASFA	**10698,6**	Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	**9640,3**	Km.
Líneas dotadas con CTC	**9070,8**	Km.
Línea electrificada	**6735,6**	Km.
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2025	**1.826.378**	

fuente: declaración sobre la red 2026 (edición febrero 2026)

https://www.adif.es/documents/20124/50381329/20260126_01_DR+ADIF_LIBRO_2026.pdf/c27ff0e7-107a-1f66-3fdc-b338f13d97af?t=1770653747463

Adif. Estaciones de transporte de viajeros

Estaciones de Transporte de Viajeros	
Nº de Estaciones	1.448

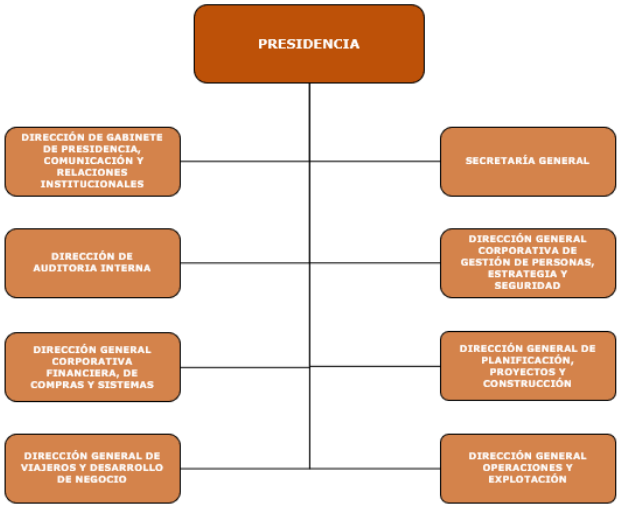
Datos a 31 de diciembre de 2025

Adif. Instalaciones de transporte de Mercancías

Instalaciones logísticas principales de Transporte de Mercancías	
Nº de Terminales	45

Datos a 31 de diciembre de 2025

Estructura de la Entidad



ADIF cuenta con 13.619 trabajadores a fecha 31 de diciembre de 2025. Además, hay que contabilizar, a la misma fecha, 153 trabajadores en la Sucursal de Arabia.

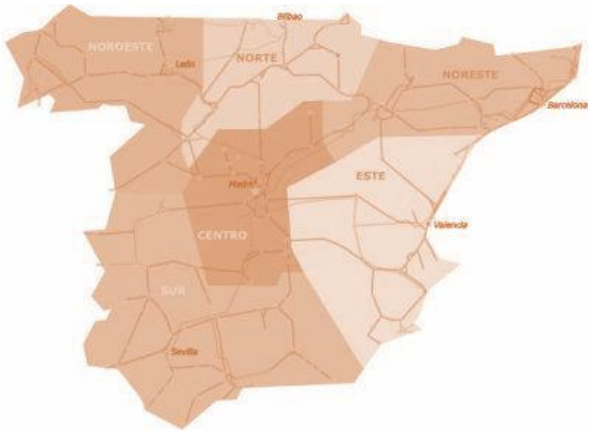
Fuente: DW Recursos Humanos Adif 2025_V0 (edición 16/02/2026)

Estructura territorial

Estructura territorial de áreas operativas de ADIF. El modelo general de distribución territorial de áreas operativas se estructura en: Zona Centro, Noroeste, Norte, Noreste, Este y Sur, siendo sus cabeceras las de Madrid, León, Bilbao, Barcelona, Valencia y Sevilla, respectivamente. Excepcionalmente, en la zona Norte, la cabecera del área de Seguridad en la Circulación y la del área de Circulación se encuentran en Miranda de Ebro.

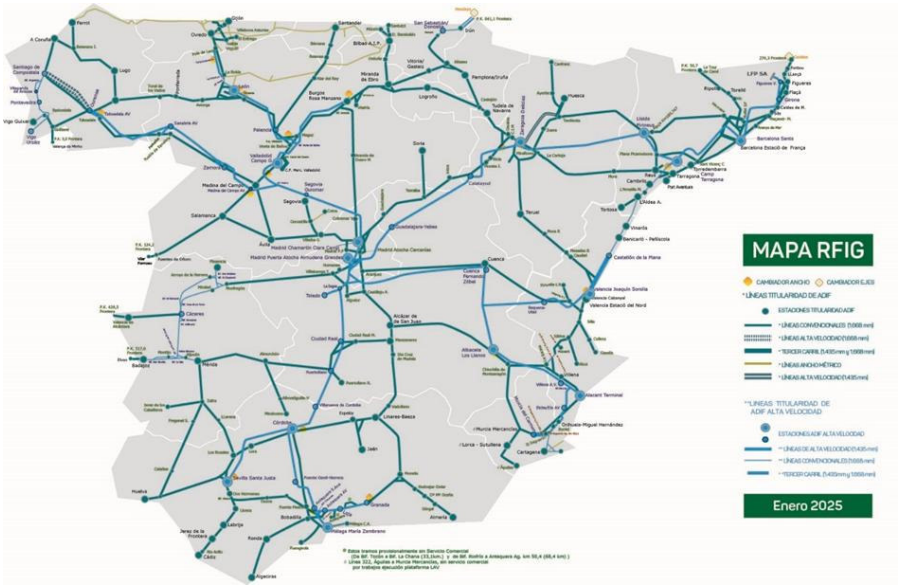
Las áreas que tienen esta implantación territorial son: Conservación y Mantenimiento, Circulación, Estaciones de Viajeros y Servicios Logísticos, Explotación Comercial, Seguridad en la Circulación, Recursos Humanos y Sistemas de Información.

Mapa de distribución territorial



ZONAS	Centro	Noroeste	Norte	Noreste	Este	Sur
Cabecera	**Madrid**	**León**	**Bilbao**	**Barcelona**	**Valencia**	**Sevilla**
Ámbito territorial: provincias que abarca	Segovia	Zamora	Gipuzkoa	Girona	Castellón	Córdoba
	Ávila	Salamanca	Araba-Álava	Lleida	Alicante	Jaén
	Soria	Asturias	Valladolid	Tarragona	Murcia	Almería
	Guadalajara	Lugo	Burgos	Huesca	Albacete	Granada
	Toledo	A Coruña	Palencia	Zaragoza	Cuenca	Málaga
	Ciudad Real	Pontevedra	Cantabria		Teruel	Cádiz
		Ourense	Navarra			Huelva
			La Rioja			Badajoz
						Cáceres

Otras áreas, como Comunicación y RC, Patrimonio y Urbanismo o Seguridad y Autoprotección, tienen un ámbito de actuación que coincide con los límites de conjuntos Comunidades Autónomas. Adicionalmente el área de Patrimonio y Urbanismo cuenta con dos cabeceras en la zona noroeste, León y Oviedo.



5.2. ADIF-Alta Velocidad

ADIF-Alta Velocidad es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que nace tras la segregación de ADIF en dos entidades.

Asume, entre otras, las competencias en materia de construcción y administración de parte de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, así como otras infraestructuras y funciones que se le transfieren, los negocios de estaciones de alta velocidad o las actividades de telecomunicaciones y de energía.

La segregación, en razón de su respectiva actividad principal y las notables diferencias que presentan tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, ha sido aprobada por el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

Ésta responde, entre otros, a los criterios de profundizar en la racionalización del sector ferroviario en el ámbito de competencia estatal, lograr la máxima eficiencia de los servicios y alcanzar la estabilidad presupuestaria.

Normativa

Por Real Decreto–Ley 15/2013, de 13 diciembre con fecha 31 de diciembre se crea la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, mediante escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras de alta velocidad y otras que le han sido atribuidas. Ésta se rige por lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad y en la demás normativa que le sea de aplicación.

ADIF-Alta Velocidad asumió desde su creación las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias por la entonces vigente Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, hoy Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en relación con aquellas infraestructuras ferroviarias cuya titularidad le han sido atribuidas, así como en relación con aquéllas que se le atribuyan en un futuro.

En el ejercicio de sus funciones ADIF-Alta Velocidad actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en su norma de creación, en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y demás normativa que le sea de aplicación, observando el principio de eficiencia coste-beneficio, teniendo como objetivo el equilibrio económico financiero y tomando en consideración, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Funciones

De acuerdo con lo establecido en el artículo 23 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, corresponden a ADIF-Alta Velocidad, entre otras, las siguientes funciones:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.
- El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La explotación de los bienes de su titularidad, la de los bienes que le sean adscritos y la de aquellos cuya gestión se le encomiende. La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 de la LSF que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

- La prestación en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.
- La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3 para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.
- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- La elaboración y ejecución de estudios o proyectos en materia de movilidad sostenible o de transporte ferroviario.
- Cualesquiera otras que se le asignen en ley o en sus disposiciones de desarrollo.
- La adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

ADIF-Alta Velocidad no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

Para el cumplimiento de sus funciones ADIF-Alta Velocidad podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

En el ejercicio de sus funciones, ADIF-Alta Velocidad actuará con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la seguridad de los usuarios, la eficacia global del sistema ferroviario y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

ADIF no podrá encomendar a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad.

De conformidad con la disposición adicional primera de la Ley 38/2015 del sector Ferroviario ADIF-Alta Velocidad y ADIF podrán encomendarse la realización de determinadas actividades mediante la suscripción de un convenio. En dicho convenio se determinará la compensación económica correspondiente a la prestación de los servicios encomendados. En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructuras y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas ambas entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 19.1, también la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

ADIF-Alta Velocidad ha encomendado la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF según acuerdos del Consejo de Administración de Adif-Alta Velocidad, publicados en el Boletín Oficial del Estado mediante Resoluciones, de la SE de Transportes y Movilidad Sostenible, entre otras, las siguientes:

- Mantenimiento de infraestructura

- Circulación y gestión de capacidad
- Seguridad en la circulación
- Seguridad y protección civil
- Ingeniería e Innovación
- Servicios de voz, datos y fibra óptica e instalaciones complementarias
- Coordinación y seguimiento de operaciones
- Tareas económico-financieras y jurídicas
- Informática
- Comunicación
- Estaciones
- Patrimonio
- Combustible
- Sociedades de Integración y filiales
- Declaración sobre la Red
- Gestión del área internacional
- Auditoría interna

No obstante, ADIF-Alta Velocidad mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructura ferroviaria le son propias.

Infraestructura y actividad

ADIF-Alta Velocidad cuenta con un total de 46 estaciones de ferrocarril en las que se prestan servicios de alta velocidad. A continuación, se hace referencia al número de viajeros en el 2025

Adif-Alta Velocidad. Número de viajeros (en miles)

	Nº Viajeros*
Cercanías	62.254
Media distancia	49.008
(Alta Velocidad)	
Largo Recorrido	102.431
(Alta Velocidad)	
TOTAL	213.693

d. Número de viajeros (en miles)

** Viajeros que transitan por las estaciones*

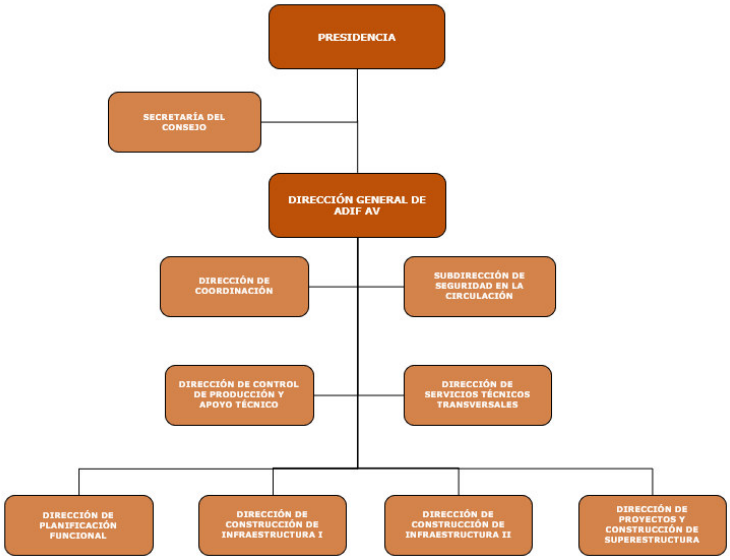
Adif-Alta Velocidad. Infraestructura y Circulación

Infraestructura y Circulación (*)		
Estaciones	46	
Red Ferroviaria Titularidad de Adif-Alta Velocidad:	**3981,3**	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar (1.435 mm de separación de carriles)	3.026,40	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm de separación de carriles)	175,3	Km.
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	580,7	Km.
• Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar)	199,0	Km
Líneas Equipadas con ERTMS	2736,2	Km.
Líneas Equipadas con ASFA	3981,3	Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	3976,8	Km.
Líneas dotadas con CTC	3905,8	Km.
Línea Electrificada	3752,2	Km
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2025		**387520**

Fuente: declaración sobre la red Adif AV 2026

https://www.adifaltavelocidad.es/documents/34745/50381379/20260126_01+DR+ADIF+AV_LIBRO_2026.pdf/1cc6f794-45d8-b19c-9ee8-110676bdcd97?t=1770643234523

Estructura de la Entidad



Adif-Alta Velocidad cuenta con 252 trabajadores a fecha 31 de diciembre de 2025

Estructura territorial

ADIF-Alta Velocidad no tiene una distribución territorial específica que afecte a un territorio determinado, su estructura responde a los distintos tramos en los que se divide la construcción de las líneas de Alta Velocidad, con la excepción del Área de Energía y Red Fibra.

El Área de Energía y Red Fibra se distribuye territorialmente en seis zonas: centro, noroeste, norte, noreste, este y sur, cuyas cabeceras se sitúan en Madrid, León, Bilbao, Barcelona, Valencia y Sevilla, respectivamente.

5.3. Grupo Renfe

RENFE OPERADORA es una entidad pública empresarial que, según establece la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y recoge su Estatuto (aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre), tiene como objeto la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías, como de viajeros, incluyendo el

mantenimiento del material rodante. Además, puede desarrollar cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones.

Como consecuencia de la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) y en aplicación de lo previsto en el artículo 2 del Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, desde el uno de enero de 2013 RENFE Operadora ha ampliado su objeto y funciones al asumir la prestación de los servicios ferroviarios de viajeros y de mercancías, así como de fabricación y mantenimiento de material procedentes de la extinta FEVE.

RENFE Operadora cuenta con 17.073 trabajadores/as a fecha 31 de diciembre de **2025**, 16.046 en España y 1.027 trabajadores internacionales en diversos países del mundo donde Renfe mantiene actividad ferroviaria.

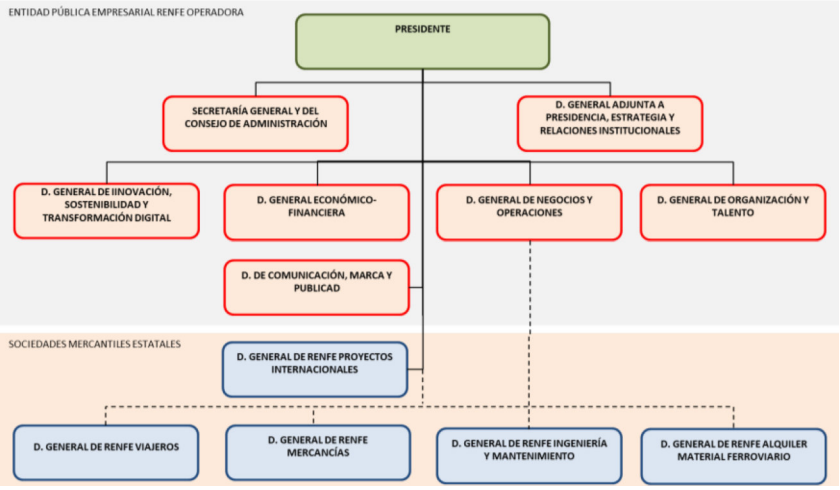
Por aplicación del artículo 1 del citado RDL 22/2012, RENFE-Operadora ha sido objeto de una reestructuración. Desde el 1 de enero de 2014 se configura como un grupo empresarial basado en una sociedad holding que mantiene su naturaleza de Entidad Pública Empresarial (EPE), y cuatro sociedades mercantiles estatales: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento (denominación actual de la sociedad) y Renfe Alquiler de Material Ferroviario. En el año 2023, se constituyó la sociedad Renfe Proyectos Internacionales que pasó a formar parte del citado grupo empresarial.

Además de estas sociedades, el Grupo Renfe integra también las sociedades mercantiles estatales Logirail, SME, S.A. y Pecovasa Renfe Mercancías, SME, S.A., que forman parte de la estructura empresarial del Grupo y contribuyen al desarrollo de sus actividades operativas y logísticas.

5.3.1. Entidad Pública Empresarial (EPE) RENFE Operadora (Sociedad Matriz)

La EPE RENFE Operadora es la tenedora de las participaciones del resto de las empresas del Grupo. Ejerce el control accionarial del mismo y realiza las funciones corporativas y de servicio que se determinen para garantizar una gestión eficiente.

Organigrama EPE RENFE Operadora

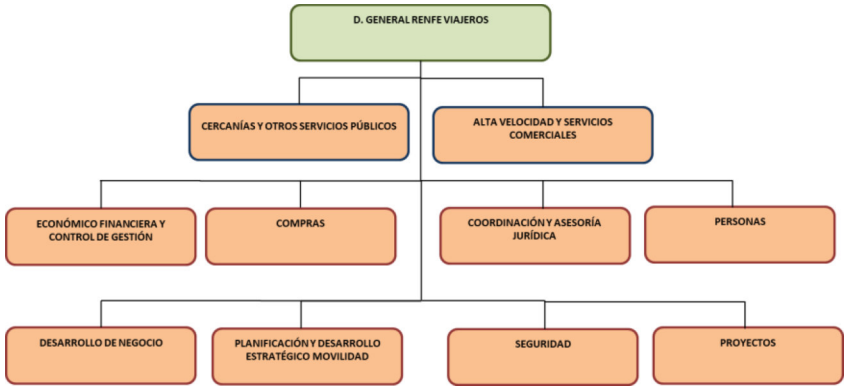


5.3.2. RENFE Viajeros

RENFE Viajeros, es la sociedad encargada de la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, así como de la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, auxiliares o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario de viajeros.

Renfe Viajeros se organiza prestando especial atención a las obligaciones de servicio público de una parte y a la necesaria rentabilidad del negocio de otra. La creación de la Dirección de Alta Velocidad y Servicios Comerciales y la Dirección de Cercanías y otros Servicios Públicos, refuerzan la capacidad de gestión y liderazgo de estas dos áreas de negocio. Dentro de éstas, se mantiene la especialización por territorios o corredores, no siendo equivalentes los de ambas direcciones.

Organigrama de RENFE Viajeros



Funciones

Las funciones transversales del negocio se gestionan en Áreas Ejecutivas o de Apoyo, fundamentalmente establecidas en Madrid. Marcan las pautas y directrices generales y comunes para todos los servicios.

Los servicios se organizan a través de Áreas territoriales que tienen personal en las principales localidades de su ámbito de competencia, con objeto de acercar la gestión al cliente y que son las responsables finales de la prestación de servicios.

Están dimensionadas en función de la complejidad de su oferta y del volumen de negocio que manejan, lo que depende de varios factores tales como el número de trenes, las distancias recorridas, la amplitud del territorio, la diversidad de productos ofrecidos: Cercanías, Media Distancia Convencional, Larga Distancia, Avant (Alta Velocidad Media Distancia), AVE, etc.

Actividad

Principales actuaciones durante el año 2025:

- **Inversión de 20 millones de euros en remodelar estaciones de Cercanías, Rodalies y de la red de Ancho Métrico (01/02/2025).**
- **Desarrollo Plan Acciones y Medidas Urgentes para Rodalies (primer trimestre).** En el primer trimestre del año 2025 se definieron una serie de iniciativas para mejorar el servicio de Rodalies a corto plazo,

centrándose en los ejes de: Disponibilidad de Flota, Información y Atención al Cliente, Accesibilidad, Seguridad e Incorporación del personal.

- **Reajustes de marchas de todas las líneas SP País Vasco.** Mejora de los resultados de puntualidad de las líneas C1, C3 y C2.
- **Compromiso con el turismo sostenible y la intermodalidad en FITUR 2025 (22/01/2025).** Realizados nuevos acuerdos dirigidos a la promoción de la riqueza cultural y patrimonial de diversos destinos nacionales, que vinculan estas propuestas con nuestros servicios para, de este modo, favorecer el turismo sostenible.
- **Pruebas para homologar el nuevo tren de la serie 452 (14/02/2025).**
- **Nuevo canal de escucha activa para empleados/as para la mejora de servicios de Cercanías, Media Distancia y AVANT (17/02/2025).**
- **Puesta en servicio de la nueva estación de Cercanías de Albal (11/02/2025).** Se pone en servicio la nueva estación de cercanías de Albal, donde diariamente paran 74 trenes de las líneas C1 (València-Gancia) y C2 (València-Moixent) del núcleo de Valencia. Además, la estación dispone de un aparcamiento para vehículos (74 plazas de las que 3 son para personas con movilidad reducida) y un espacio para estacionamiento de bicicletas.
- **Reducción significativa en los tiempos de contestación a las reclamaciones de viajeros de SSCC presentadas en el año 2025 (01/02/2025).** Con esta acción se mejora la imagen de la empresa y se fidelizan clientes (Tiempo medio de respuesta 2025: 13 días).
- **Contact Center – Incremento del porcentaje de automatización de llamadas (sin intervención de agente humano) a través de la Interactive Voice Response IVR.** Con el objeto de incrementar el porcentaje de automatización se han puesto en marcha distintas estrategias con impacto directo en la experiencia de cliente.
- **Cambios en el sistema de distribución de billetes (27/03/2025).** El objetivo es ofrecer un servicio más fiable y una mejor conectividad, lo que permite llegar a un mercado más amplio, con una mejor conectividad e interoperabilidad con otros modos de transporte para facilitar los viajes multimodales. La inversión es de 164 millones de euros en un proyecto para actualizar y modernizar el sistema de venta y reserva de billetes, un proyecto para desarrollar y mantener con nuevas tecnologías en una infraestructura en la nube, los canales tanto de venta (web, app, taquillas, agencias, máquinas autoventa, aplicaciones de del colectivo de intervención, etc.) como los sistemas de acceso del cliente (check-in, acceso a la sala club…). Se incorporan así nuevas herramientas que mejoren el servicio prestado a nuestros clientes para mejorar su experiencia con Renfe.
- **Foro de Experiencia de Cliente de los trenes de Media Distancia (07/04/2025).** Celebrado el primer Foro de Experiencia de Cliente de los trenes de Media Distancia de Huelva en el que participaron clientes habituales del servicio de Media Distancia Huelva-Sevilla quienes compartieron sugerencias, opiniones y su grado de satisfacción en todas las etapas del viaje reafirmando el compromiso de RENFE con ellos/as.
- **2 nuevos servicios pasantes Barcelona – Málaga y nuevo tren pasante Barcelona – Sevilla.**
- **Nuevo tren Madrugador Granada – Madrid (23/04/2025).**
- **Ampliación de la Línea de Algeciras hasta Antequera AV (23/4/2025).** Se mejora el servicio mediante la Ampliación de la Oferta entrando los trenes en el Centro de la Ciudad de Antequera.

- **Implementación del protocolo interno para la gestión de Redes Sociales.** Para garantizar coherencia y alineación con los valores de marca se unifica el tono, vocabulario y estructura de los mensajes en Redes Sociales, logrando mensajes consistentes, tono homogéneo y mayor eficiencia en la gestión ante cualquier novedad o incidencia.
- **Puesta en servicio Bypass de Mérida - LAV Plasencia-Badajoz. (10/05/2025).** Ofreciendo beneficio para todos los trenes de SP y SSCC se obtienen así mejoras en los tiempos de viaje con Madrid con posibilidad trenes directos sin entrar en Mérida. Se implantan trenes Alvia y AVANT directos sin entrar en Mérida, mejorando los tiempos de viaje entre Cáceres y Badajoz.
- **Foro de Experiencia de Cliente de los trenes de Cercanías (19/05/2025).** Los días 14 y 15 de mayo se desarrollaron en Bilbao y San Sebastián dos foros de Experiencia de Cliente en los núcleos de Cercanías organizados por la Gerencia de Área de Servicio Público del País Vasco.
- **Transformación Digital: Renovación y mejora de los dispositivos móviles que utilizan los maquinistas (23/05/2025).** Desde 2018, Renfe ha invertido más de 245 millones de euros en digitalización y ciberseguridad, la mayor inversión de la historia de RENFE. Esta transformación es clave en el Plan Estratégico 2028, con el objetivo de ser un operador de movilidad líder, más eficiente, accesible y centrado en las personas.

  Apostando por la innovación y el bienestar de nuestros equipos, se realizó una licitación cercana a los 10 millones de euros para renovar y mejorar los dispositivos móviles. Este nuevo paso forma parte de un Acuerdo Marco con una duración mínima de 36 meses, que permitirá dotar a los profesionales con más de 8.000 nuevos dispositivos. Además del suministro, también se incluye su mantenimiento, reparación, sustitución y acceso seguro a nuestras redes y aplicaciones.
- **Nuevos espacios en Cartagena y Valencia Nord (26/05/2025).** Operativos el nuevo Espacio Renfe de Cartagena y el Centro de Atención al Viajero de Valencia Nord. Ambos siguen el diseño de estaciones como Cáceres, Mérida o Plasencia, reforzando la imagen de marca en la estación, facilitando a los clientes la identificación de los espacios, con criterios alineados con los valores de empresa para ofrecer un servicio de calidad, moderno y centrado en las personas.
- **Puesta en servicio OSP de los servicios de la Llanada Alavesa (31/05/2025).** Se mejora la movilidad de la zona y se incrementa en un 40% el número de viajeros en los servicios de la Llanada Alavesa.
- **Nuevo sistema de Información Cercanías Madrid.** Obteniéndose atención inmediata y diversificación. La comunicación con el viajero es más fluida y el tiempo de respuesta es mucho más inmediato.
- **Despliegue completo de los S/106 en Galicia (09/06/2025).**
- **Puesta en servicio 3er Alvia Madrid-Badajoz, diario excepto sábados (ida) y domingos (vuelta) - Con plazas sinergiadas.**
- **Foro de Experiencia de Cliente de los trenes de Servicio Público.**
  - Galicia (02/06/2025): El pasado 29 de mayo, Renfe Viajeros celebró en Vilagarcía de Arousa una nueva edición del Foro de Experiencia Cliente Servicio Público Galicia, una cita consolidada que refuerza su compromiso con la escucha activa y la mejora continua. Por cuarto año consecutivo, clientes reales participaron de forma directa en la evaluación del servicio ferroviario. Como en años anteriores, el foro también reflejó el compromiso de Renfe Viajeros con la inclusión. En esta ocasión participaron tres personas con discapacidad visual y daño cerebral, una representación especialmente significativa tras

el reconocimiento recibido este año con el XIII Premio Miguel Blanco, otorgado por Daño Cerebral Galicia, que pone en valor la implicación activa de nuestra empresa con la accesibilidad y la diversidad.

- Santander/Oviedo (16/06/2025): Por otra parte, durante las dos primeras semanas de junio, Renfe Viajeros celebró en Santander y Oviedo una nueva edición del Foro de Experiencia Cliente. Con este objetivo se desarrollaron los encuentros con un grupo de viajeros habituales de nuestras tres líneas de Cercanías para conocer su grado de conocimiento sobre el sistema Cronos recientemente implantado, así como sus impresiones sobre los canales de información disponibles, especialmente web y la app de Cercanías.
- Ciudad Real (27/06/2025): Renfe Viajeros con el objetivo de escuchar de primera mano a quienes mejor conocen el servicio Avant Madrid - Ciudad Real – Puertollano Renfe celebró en Ciudad Real una nueva edición del Foro de Experiencia Cliente. Durante el encuentro, una decena de viajeros habituales compartieron sus experiencias, inquietudes y sugerencias en un ambiente participativo y constructivo. La sesión contó con la presencia de responsables de la Gerencia Centro, quienes respondieron a algunas de las cuestiones planteadas y tomaron nota de las propuestas con el compromiso de seguir mejorando el servicio.

- **Nuevo espacio en Santiago de Compostela (27/06/2025).** Esta estación es la primera en la que se implementa el nuevo concepto de atención al cliente, con una imagen de Marca Renfe renovada, moderna y pensada para ofrecer una experiencia más cercana, personalizada y eficiente.
- **Aumento de 1800 plazas semanales en la línea Madrid-Cádiz en verano.** Durante esta época de alta demanda se realiza un incremento de circulaciones Madrid-Cádiz que produce un aumento de viajeros.
- **Apertura servicio C5 Asturias AM (09/06/2025).** Incrementándose la puntualidad al 98,81% y produciéndose además una mejora del 128 % en el número de viajeros (sobre mismo mes año anterior).
- **Recuperación del servicio Huesca-Canfranc (09/06/2025).** Se ha recuperado el servicio entre Huesca y Canfranc, cerrado desde el 19 de junio de 2023, con ahorros de entre 22 y 30 minutos. La renovación integral de la vía ha supuesto una inversión de más de 155 millones de euros y permite igualmente aumentar la seguridad y el confort del viaje.
- **Inclusión de los perros de asistencia y su regulación en la Tarifa T2.** Se mejora la imagen corporativa por su responsabilidad social obteniéndose un aumento de los viajeros con discapacidad y movilidad reducida.
- **Nuevo centro neurálgico de gestión y operaciones en Madrid (09/07/2025).** Pensado para facilitar la coordinación en tiempo real, este nuevo centro en el que trabajan 86 profesionales no solo mejora capacidades operativas, sino que también representa una manera más moderna, eficiente y humana de trabajar.
- **Servicio AVLO Madrid – Barcelona (28/07/2025).** Durante las revisiones rutinarias de uno de los trenes serie 106, se detectó una anomalía técnica en un componente del bogie. Como medida preventiva, se revisó la totalidad de la flota de esta serie reforzándose las inspecciones para garantizar la seguridad y la fiabilidad.
- **Nuevo servicio Intercity Madrid -Santander (08/08/2025).**
- **Nuevo espacio en Madrid Puerta de Atocha (04/09/2025).**
- **Adaptación del servicio de trenes de la línea de Huelva – Zafra una vez finalizada las obras (15/09/2025).**
- **Nuevo SSFF S/449 MD Zaragoza-Pamplona (29/09/2025).** Puesta en servicio nuevos trenes de MD entre Zaragoza y Pamplona recortando 20 minutos de tiempo de viaje.

- **Mejoras para el Centro de Gestión de Rodalies (22/10/2025).** Realizadas 25 incorporaciones como parte de la primera promoción de operadores del Centro de Gestión de Rodalies recibiendo formación en autoprotección, operativa, seguridad, material y flota, así como en experiencia de cliente, con el objetivo de adquirir una visión global del funcionamiento de Rodalies, su entorno y el servicio prestado, marcando un hito en el compromiso por reforzar la gestión operativa y mejorar la experiencia del cliente en Rodalies.
- **Desarrollo adecuado PAT de la línea R3 (07/10/2025).** Para garantizar la movilidad de los viajeros durante los 16 meses de afectación por obras se establece Plan Alternativo de Transporte para el tramo L'Hospitalet de Llobregat – La Garriga con una inversión de cerca 57 millones de euros (54 para servicio alternativo por carretera y 2,6 para personal de información y atención al cliente), por obras de desdoblamiento de vía entre Parets i La Garriga y de infraestructura en Moncada Bifurcació.
- **IV Foro de Experiencia de Cliente Cercanías Madrid (06/11/2025).** Esta iniciativa recoge experiencias que nos permiten ofrecer una movilidad urbana de calidad, diferencial y alineada con las expectativas del cliente para seguir construyendo un servicio más cercano, eficiente y humano.
- **Puesta en servicio estación provisional de Navalmoral de la Mata (10/11/2025).**
- **Reprogramación servicios Regionals del Sud (22/11/2025).** Con la finalización de las obras que Adif ha ejecutado durante el último año en Roda de Barà, Sant Vicenç de Calders y Castelldefels, a partir del 22 de noviembre, Renfe y la Generalitat de Catalunya mejoran significativamente el servicio de los Regionales Sur y cercanías del Camp de Tarragona produciéndose incremento en la demanda anual mercado sur de Regionales.
- **Recuperación de los SSFF en la C3 de Valencia entre Aldaia y Loriguilla (17/11/2025).** Tras la DANA del 29 de octubre de 2024, la línea C3 se vio gravemente afectada. A medida que se ha ido recuperando la infraestructura, Renfe ha ido restableciendo el servicio.
- **Renovación del Sistema de Información al Viajero en el núcleo de Cercanías Sevilla.** En ejecución, para mejorar la información y la satisfacción al viajero.
- **Puesta en servicio nuevos trenes MD altas prestaciones con S/730 directos entre Cáceres y Badajoz (4 por sentido de L a V) con tarifa MD (01/12/2025).**
- **Nuevo espacio en Málaga (02/12/2025).** Desde el pasado 27 de noviembre, la estación de Málaga cuenta con un nuevo Espacio Renfe, diseñado para ofrecer una experiencia más cómoda, moderna y cercana tanto a nuestros clientes como a quienes trabajamos en él.
- **Recepción, coordinación y Gestión de grupos de personas con discapacidad (todo el año).** Favoreciendo la movilidad de viajeros en grupo con necesidades de asistencia especial se ha logrado un impacto muy positivo tanto a nivel personal como institucional.
- **Aprobación del Abono Único para Cercanías, Media Distancia y autobuses estatales.** El pasado 23 de diciembre, el Consejo de Ministros aprobó el Abono Único, una medida que revolucionará la movilidad en nuestro país. Este nuevo título permitirá viajar de forma ilimitada durante 30 días en Cercanías, Media Distancia y autobuses estatales con una tarifa plana y entrará en vigor en la segunda quincena de enero de 2026, junto con otras bonificaciones al transporte público incluidas en el Real Decreto-Ley aprobado.

- **Plan de Mejora de la Calidad de Cercanías**

  - Durante el año 2025 se ha continuado trabajando en los planes de Cercanías que estaban en marcha en los núcleos de Madrid, Barcelona, Asturias, Cantabria, Valencia y Alicante/Murcia.
  - El objetivo de estos planes es la mejora en la calidad del servicio en varios ámbitos de actuación: actuaciones en estaciones, actuaciones en el material rodante y mejoras en los servicios.
  - Las actuaciones de mejora en el ámbito de los núcleos de Cercanías en el año 2025 han supuesto la siguiente inversión:

Sin material rodante	Ejecutado 2025	Con material rodante	Ejecutado 2025	Sin Compra de material rodante	Ejecutado 2025
Alicante/Murcia	480,61	Alicante/Murcia	6.091,32	Alicante/Murcia	4.033,43
Asturias	7.200,59	Asturias	19.467,03	Asturias	13.877,05
Barcelona	18.867,26	Barcelona	96.954,36	Barcelona	88.477,99
Cantabria	4.201,94	Cantabria	10.476,92	Cantabria	4.886,95
Madrid	19.478,00	Madrid	174.762,53	Madrid	92.980,61
Valencia	4.799,41	Valencia	12.775,18	Valencia	10.717,29

Cifras en miles de €, IVA incluido

- **Datos de actividad RENFE Viajeros**

RENFE Viajeros

	Nº viajeros
Cercanías	437.842,17
Media distancia *(Alta Velocidad y Convencional)*	47.660,26
Servicios Comerciales *(Alta Velocidad y Larga Distancia)*	37.249,16
Ancho métrico	8.652,34
TOTAL	531.403,93

Datos en miles, a 31 de diciembre de 2025

En el año 2025, el número de usuarios/as de Servicios Comerciales de Renfe fue de 37,2 millones de pasajeros, un 5,7% más que el año anterior (35,2 millones viajeros).

En relación con el número de viajeros que han utilizado los servicios de Alta Velocidad, en 2025 se produjo un ascenso del 10,0% respecto al año 2024, pasando de 25,9 millones de viajeros en 2024 a 28,5 millones en el año 2025. Entre las relaciones ferroviarias, cabe mencionar:

- Los servicios AVE Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (Madrid, Cuenca, Valencia, Castellón, Albacete, Alicante y Murcia) han sido utilizados por más de 5,9 millones de viajeros durante el año 2025, lo que representa un aumento del 6,2% respecto a 2024.
- Los servicios AVE Madrid-Castilla La Mancha-Aragón-Cataluña (Madrid, Guadalajara, Zaragoza, Huesca, Lleida, Tarragona, Barcelona y Girona) han sido utilizados por más de 8,2 millones de viajeros durante el año 2025, lo que representa el mismo porcentaje respecto a 2024.
- Los servicios AVE Madrid-Castilla y León y Galicia (Madrid, Segovia, Valladolid, Palencia, Burgos, León, Zamora y Ourense) han sido utilizados por casi 4,6 millones de viajeros durante el año 2025, lo que representa un aumento del 86,0% respecto a 2024.
- Los servicios AVE Madrid-Castilla La Mancha y Andalucía (Madrid, Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, Málaga y Granada) han sido utilizados por más de 7,3 millones de viajeros durante el año 2025, lo que representa un aumento del 4,2% respecto a 2024.
- Los servicios AVE Cataluña-Aragón-Castilla La Mancha y Andalucía (Barcelona, Tarragona, Lleida, Zaragoza, Ciudad Real, Córdoba, Sevilla y Málaga) y Comunidad Valenciana-Castilla La Mancha y Andalucía (Valencia, Cuenca, Ciudad Real, Córdoba y Sevilla) han sido utilizados por más de 4,9 millones de viajeros durante el año 2025, lo que representa una reducción del 6,4% respecto a 2024.

El número de viajeros de los servicios de Larga Distancia durante 2025 ha sido 8,7 millones.

El número de viajeros de los servicios de Alta Velocidad Media Distancia (Avant) ha sido 13,2 millones, lo que ha supuesto una reducción del 0,7% respecto al año 2024 (13,3 millones).

El número de viajeros de los servicios de Media Distancia Convencional ha sido 34,5 millones, lo que ha supuesto una reducción del 10,8% respecto al año 2024 (38,7 millones).

El número de viajeros de los servicios de Cercanías ha sido 437,8 millones, lo que ha supuesto una reducción del 1,0% respecto al año 2024 (442,2 millones).

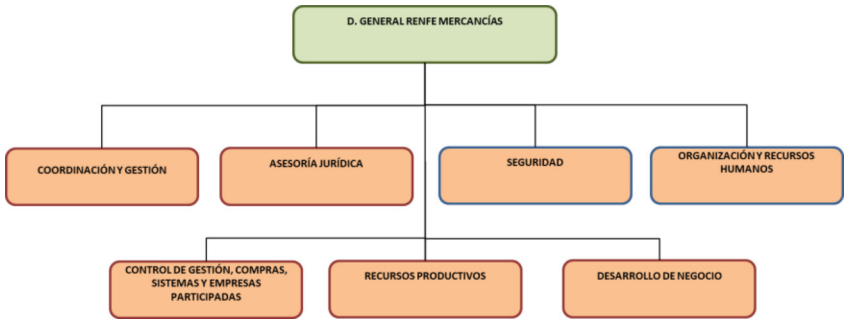
El número de viajeros de los servicios de Ancho Métrico ha sido 8,7 millones, lo que ha supuesto un incremento del 42,6% respecto al año 2024 (6,1 millones).

5.3.3. RENFE Mercancías

RENFE Mercancías, es la sociedad encargada de la prestación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y de operador logístico ferroviario, así como de la prestación de servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.

La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios, entre otros, de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de productos siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril y transporte de vehículos y componentes de automoción.

Organigrama de RENFE Mercancías



En Madrid se concentran, fundamentalmente, los recursos humanos de Renfe Mercancías que gestionan las funciones transversales del negocio: personal de estructura, de gestión y comercial. En el resto del territorio nacional se ubica, sobre todo, el personal operativo de conducción con el necesario para su gestión administrativa. Dicho personal está asignado a la Dirección de Recursos Productivos y está distribuido para atender y gestionar la actividad productiva.

Actividad

Renfe Mercancías tiene como objetivo mejorar sus resultados para situar a la sociedad en una posición de estabilidad económica operando en un mercado liberalizado desarrollando su actividad en régimen de competencia, tanto intermodal como intramodal.

En el ejercicio 2025, el nivel de actividad se ha visto afectado negativamente por las numerosas obras y trabajos que se están realizando en la infraestructura, y que han acarreado restricciones temporales de capacidad, conllevando la supresión de los surcos ferroviarios, el desvío o modificación de los itinerarios originales y

reducciones tanto en el volumen de carga que los trenes pueden transportar como en la longitud máxima permitida para su circulación.

Con la finalidad de superar los efectos adversos mencionados sobre la actividad y resultados, Renfe Mercancías ha desarrollado medidas importantes a lo largo del ejercicio:

- Plan de recuperación de su actividad comercial.
- Continuidad de los procesos de enajenación de activos excedentarios.
- Renegociación de tarifas con los clientes.

Durante 2025, Renfe Mercancías ha ampliado su ámbito de actuación al resultar adjudicataria de las licitaciones para la gestión de dos terminales ferroviarias de mercancías de alta relevancia estratégica: Vicálvaro (Madrid) y Barcelona Morrot. La gestión de estas instalaciones se llevará a cabo a través de las UTEs TEVIMAD y RHB, respectivamente.

La adjudicación de estas terminales representa un avance clave en la consolidación del posicionamiento logístico de Renfe Mercancías, dado que ambas instalaciones actúan como nodos fundamentales dentro de los principales corredores ferroviarios nacionales e internacionales. Su incorporación permitirá mejorar la eficiencia operativa, incrementar la capacidad de manipulación y expedición de mercancías e impulsar el desarrollo de servicios intermodales en un mercado altamente competitivo.

Asimismo, con efectos en los resultados de los próximos años se prevé finalizar los siguientes proyectos para los cuales se solicitaron y resolvieron favorablemente subvenciones dentro del marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, por un importe global de 37,3 millones de euros:

- Adquisición de locomotoras eléctricas.
- Adquisición de vagones.
- Sustitución de sistemas de frenos de fundición por bloques compuestos tipo LL.
- Instalación de ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario a bordo).
- Proyectos de digitalización para la geolocalización de vagones y la introducción de sistemas operativos de gestión en terminales.

➢ **Estrategia comercial**

La estrategia comercial en el ejercicio 2025 se ha caracterizado por:

- ➢ Actualización de precios a clientes por los servicios ferroviarios contratados para contrarrestar el impacto negativo que tiene el incremento de precios de las distintas variables que componen los conceptos del transporte correspondiente.
- ➢ Refuerzo de la posición comercial con grandes cuentas desde un punto de vista de clientes de interés estratégico.
- ➢ Revisión y análisis detallado de los tráficos del mercado siderúrgico, identificando ineficiencias operativas y oportunidades de optimización. Este trabajo ha permitido redefinir los modelos de explotación, renegociar las condiciones contractuales con los clientes y establecer un sistema de mejora continua, orientado a la

eficiencia. Elaboración de ofertas comerciales competitivas y optimización de los recursos productivos, de modo que se adapte la oferta comercial y las condiciones del servicio a las necesidades de los distintos sectores.

- Optimización de la gestión del parque de vagones, adecuando su tamaño a la actividad y gestionando los vagones excedentarios.
- Progresiva incorporación de medidas contractuales para mejorar el cumplimiento del Plan de Transportes, tanto por parte de RENFE Mercancías como por parte de los clientes.
- Diseño de planes alternativos de transporte que mitiguen los efectos de las obras y cortes en la red convencional general, y sus efectos en los volúmenes transportados, garantizándose el suministro a compañías con alta dependencia del ferrocarril.

- **Estrategia de gestión de la operación**

Renfe Mercancías, durante el año 2025, ha mantenido la línea de transformación en la gestión de las operaciones de los últimos años. Así, entre las acciones desarrolladas a lo largo del ejercicio 2025, destacan:

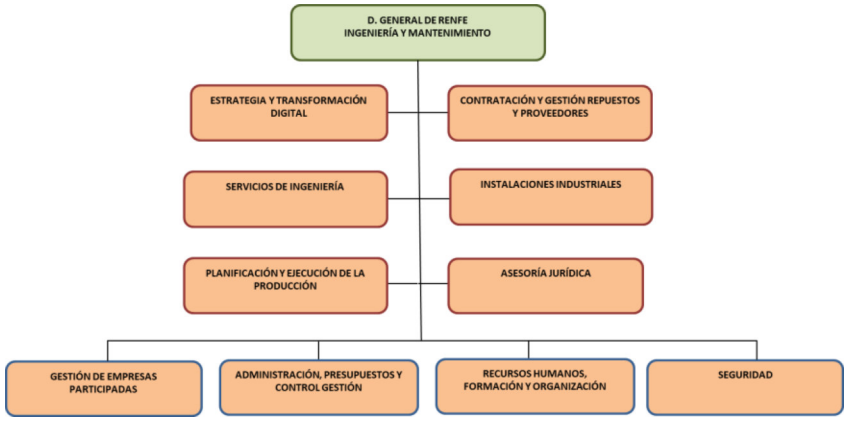
- Durante 2025 se ha implantado un nuevo modelo de gestión en el Centro de Gestión de Operaciones (CGO), orientado a mejorar la eficiencia operativa y la capacidad de supervisión.
- A finales del ejercicio se han incorporado las primeras unidades de la serie 256 con capacidad para circular en ancho UIC, mejorando la competitividad de Renfe Mercancías y permitiendo restablecer el tráfico internacional a través del corredor Barcelona – Le Soler (Perpiñán). Esto ha supuesto la restructuración del Plan de Transporte nacional ligado a las conexiones internacionales, nuevos trenes Barcelona Morrot–Madrid Abroñigal y Barcelona Morrot – Constantí como ramales de los primeros, así como las conexiones a través de la frontera por Irún-Hendaya.
- Se continúa avanzando en el proceso de digitalización y monitorización integral de la gestión operativa, considerado un elemento clave para la mejora de la eficiencia, la trazabilidad y la calidad del servicio prestado.

5.3.4. RENFE Ingeniería y Mantenimiento

La sociedad Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A., desarrolla su actividad bajo las siguientes líneas de actuación:

- Renfe Ingeniería y Mantenimiento presta servicios de mantenimiento de vehículos ferroviarios y de sus componentes.
- Realiza la consultoría técnica en ingeniería gestiona la definición de la documentación del mantenimiento, incluida la configuración y modificaciones de los vehículos, sobre la base de los datos de diseño y operativos, así como del rendimiento y la experiencia en la explotación.
- Participa en la adquisición de nuevos trenes siendo el soporte técnico en las licitaciones de compra, realizando las especificaciones técnicas de material en cuanto a innovación, diseño y tecnología.
- Gestiona las instalaciones de mantenimiento y realiza el diseño y la construcción de talleres. Además, efectúa la gestión, en su condición de explotador de las instalaciones de mantenimiento, para la asignación de capacidad en las mismas a las empresas ferroviarias o candidatos que así lo soliciten.

Organigrama de RENFE **Ingeniería** y Mantenimiento



La Dirección de Planificación y Ejecución de la Producción es la que aglutina el mantenimiento de todas las unidades de servicio público, servicios comerciales y mercancías a través de las correspondientes Gerencias de Área Territoriales.

Desarrolla su actividad en 98 Centros repartidos por todo el territorio nacional:

- Mantenimiento Ligero:
  - 63 Bases de Mantenimiento
  - 19 Bases de Asistencia Técnica
- Mantenimiento pesado:
  - 5 Bases de Mantenimiento Pesado
- Otras instalaciones:
  - 3 Centros Especializados de Reparación de Componentes
  - 4 Centros Logísticos de Almacenamiento de Piezas de Parque

Total: 94 instalaciones.

Las instalaciones, así como su ubicación y el tipo de mantenimiento que se realiza en las mismas, está disponible en la siguiente URL:

https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/sociedades/renfe-ingenieria-mantenimiento/instalaciones-de-servicio

La prestación de los servicios de mantenimiento de material rodante se lleva a cabo a través de los siguientes modos:

- Mantenimiento realizado con medios propios de Renfe Mantenimiento.
- Contrataciones con la Industria Privada (empresas participadas).
- Para determinadas series, coexisten ambos modos de mantenimiento (Interno y Externo).

RENFE Ingeniería y Mantenimiento cuenta con las siguientes Sociedades participadas al 49% por Renfe Ingeniería y Mantenimiento, siendo estas las siguientes: Actren (Caf 51%), Nertus (Siemens 51%), Irvia (Alstom 51%), Btren (Alstom 51%), Erion (Stadler 51%) y Tarvia (Talgo 51%). Además, participa en el 33% de Logirail (Renfe Mercancías 34%, Renfe Viajeros 33%).

Principales actuaciones

Plan Integral de Talleres y Mantenimiento 2025-2030

Este plan integral tiene como objetivo adaptar la red de talleres a la llegada de nuevos trenes de gran capacidad y al crecimiento de la demanda. Uno de sus pilares fundamentales reside en la creación de un modelo de mantenimiento avanzado que incorpora tecnologías innovadoras, como sistemas de respaldo para evitar que una avería afecte al servicio y herramientas de monitorización en tiempo real que permiten anticipar incidencias antes de que se produzcan fallos. Asimismo, se incorporan sistemas de inspección automática en vía, soluciones digitales para la gestión de operaciones y equipamiento industrial en los talleres.

Puntos clave del plan:

Inversión total: Más de 1.000 millones de euros.

  - En talleres en ejecución o en redacción de proyecto: 420 M€.
  - En talleres en estudio: hasta 490 M€ adicionales.
  - En mejora de instalaciones: 295 M €.
- Ámbito: Actuaciones en el 85% de las instalaciones de Renfe Ingeniería y Mantenimiento.
- Nuevas infraestructuras:
  - 10 nuevos talleres confirmados y otros 12 en estudio.
  - 3 centros logísticos para piezas estratégicas.
- Digitalización y eficiencia:
  - Sistemas de monitorización en tiempo real.
  - Inspección automática en vías.
  - Procesos automatizados y energéticamente eficientes.
- Impacto esperado: Reducción del tiempo de mantenimiento en un 29-30%, lo que implica más trenes disponibles y mayor puntualidad.

- Localizaciones destacadas: Madrid (Fuencarral, Aranjuez, Móstoles-El Soto), Cataluña (Ripoll, Vilanova i la Geltrú, Manresa, Sant Andreu), además de Murcia, Málaga, Santander, Valencia, y proyectos de actuaciones en talleres para Servicio Comercial en la Sagrera Alta Velocidad, La Sagra en Toledo, Almería e Irún.
- Nuevos Trenes: Llegada de 550 nuevos trenes encargados en 2021, que se incorporarán progresivamente desde finales de este año.

Puesta en Servicio (con todas las prestaciones) de la nueva Base de Mantenimiento de AV Fuencarral II.

- Fecha de implementación: diciembre de 2025.
- Puesta en servicio con la dotación de todo el equipamiento industrial asociado en vías operativas de taller: torno de foso, cambiador de ancho, túnel de lavado, etc. Mejora de la operativa de mantenimiento del Complejo Ferroviario de Fuencarral.

Inicio de las obras de construcción de la nueva Base de Mantenimiento de Aranjuez.

- Fecha de implementación: abril de 2025.
- Iniciadas las obras de construcción de la nueva Base de Mantenimiento de Aranjuez, se permitirá llevar a cabo reparaciones y revisiones de corto alcance de los nuevos trenes adquiridos asignados a la línea C3 de Cercanías, reduciendo así las incidencias del servicio y los tiempos de entrada y salida de los vehículos al taller. La capacidad de la nueva Base permitirá atender un parque máximo de 24 trenes de 200 metros ó 48 trenes de 100 metros.

Inicio de las obras de construcción de la nueva Base de Mantenimiento de Ripoll.

- Fecha de implementación: julio de 2025.
- Con la construcción de la nueva Base de Mantenimiento de Ripoll, se permitirá llevar a cabo reparaciones y revisiones de corto alcance en los trenes, asignados a la línea R3 de Rodalies, sin necesidad de retorno a su base principal, reduciendo así las incidencias del servicio y los tiempos de entrada y salida de los vehículos al taller. La capacidad de la nueva Base permitirá atender un parque máximo de 32 trenes de 100 metros.

Instalación de sistemas fotovoltaicos en Bases de Mantenimiento.

De las 14 instalaciones programadas, se han puesto en servicio 11 en 2025.

- BMI de Madrid en Villaverde Bajo.
- BMI de Málaga.
- BMI de Valladolid.
- BM de AV de Santa Catalina.
- BM de AV de Málaga.
- BM de AV de Can Tunis.
- BM de Zaragoza.

- BM de Balmaseda.
- BM de El Berrón.
- BM de Miranda.
- BM de Salamanca.

Se prevé la ejecución de las tres restantes, a lo largo del primer trimestre de 2026:

- BM de AV de Fuencarral.
- BM de La Sagra en Toledo.
- BM de Buñol.

Gestión por Proyectos en el mantenimiento de los trenes de gran capacidad de las S/452 y 453

- Fecha de implementación: enero de 2025.

Liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril

Con objeto de dar respuesta a las obligaciones derivadas de la normativa de liberalización del transporte por ferrocarril, tanto de viajeros como de mercancías, RENFE Ingeniería y Mantenimiento actualiza los precios de los servicios prestados en las instalaciones de mantenimiento que se atendrán a los criterios de la Comunicación /DTSP/009/24, de 30 de enero de 2025, por la que se modifica la Comunicación 2/2022, de 26 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sobre la orientación a coste y beneficio razonable de los precios de los servicios en instalaciones de servicio. La información está disponible en la web de la compañía, con la relación de instalaciones, el procedimiento para solicitar la prestación y el catálogo de precios.

Además de los precios, se ha elaborado un procedimiento de gestión para la obtención de acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y prestación de servicios a los nuevos operadores entrantes, dentro del contexto de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. En dicho procedimiento se establecen las condiciones de acceso y prestación de los servicios de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, facilitando a los nuevos operadores la certidumbre necesaria para la realización de sus operaciones ferroviarias.

En este sentido, se han cursado y tramitado diferentes solicitudes de acceso y prestación de servicios en las instalaciones de mantenimiento recibidas de las empresas ferroviarias y propietarios de material rodante ferroviario, significando de entre las mismas la adjudicación de capacidad a las nuevas empresas operadoras que prestan servicios de transporte de viajeros en infraestructuras de alta velocidad OUIGO e IRYO.

Agenda de Transformación Digital de RENFE Ingeniería y Mantenimiento

Durante el año 2025, se ha trabajado en la definición y despliegue de una Agenda de Transformación Digital para los próximos 5 años, basada en el desarrollo de proyectos en los siguientes tres pilares:



Actuaciones Medioambientales y de Eficiencia Energética:

- Se mantiene y renueva el Certificado Ambiental en 31 centros productivos.
- Se continúa mejorando la herramienta FARO para la gestión ambiental del Sistema de Gestión. Se está desarrollando una mejora para gestionar todas las instalaciones y su uso, con informes de residuos, consumos, emisiones y mantenimiento técnico legal de instalaciones.
- Continúan ejecutándose proyectos de descontaminación de suelos y aguas subterráneas afectadas por la presencia de hidrocarburos.
- Se siguen adecuando y mejorando la red de vertidos y depuradoras.
- Se continúa con los siguientes proyectos integrales de gestión energética:
    - Suministro e instalación de luminarias LED de alta resistencia.
    - Implantación de economizadores de agua de red y baterías anticorrosión en diversos talleres, perteneciente al Plan de Gestión Sostenible del Agua.
- En 2025, 11 bases de mantenimiento de las 14 que consta el proyecto de instalación de placas fotovoltaicas están en servicio.
- Se ha ejecutado parte de la licitación del proyecto estratégico MT6 – Plan de eficiencia para el mantenimiento, para instalar contadores de suministros energéticos.

Sistema de Gestión Integrado de Mantenimiento (Calidad y Medio Ambiente)

RENFE Ingeniería y Mantenimiento cuenta con la certificación de su sistema de gestión de la calidad conforme con la Norma ISO 9001:2015 y de su sistema de gestión Medioambiental conforme con la Norma ISO 14001:2015. Durante 2023 ha renovado la certificación de calidad para todos sus centros de Mantenimiento con el certificado de AENOR ER-0505/1997 y análogamente se ha renovado la certificación, de gestión ambiental, AENOR GA-2001/0065 para los 31 centros más importantes de la empresa.

Certificación como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM)

Durante los años 2019 y 2020 se adaptó la estructura documental del sistema de calidad a un sistema de gestión del mantenimiento (SGM) cumpliendo con los requisitos del Reglamento de ejecución RE (UE) 2019/779 para la certificación como Entidad Encargada de Mantenimiento, logrando dicha certificación el 4 de noviembre de 2020.

Este certificado, de carácter y ámbito europeo, aplica al mantenimiento de todo tipo de material rodante ferroviario, evolucionando desde el anterior RE (UE) 2011/445, que estaba centrado en vagones. Incluye las cuatro funciones de la entidad:

- Función de gestión
- Función de desarrollo del mantenimiento
- Función de gestión de mantenimiento de flota
- Función de ejecución del mantenimiento.

En 2024 se ha mantenido la certificación como EEM. En el año 2025 se auditará a la Sociedad para la renovación del certificado por otros cinco años adicionales.

Plan Anual de Seguridad 2025

El Plan Anual de Seguridad de Rente Ingeniería y Mantenimiento como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM), establece nueve Objetivos Estratégicos:

1. Liderazgo y compromiso de la alta dirección en el desarrollo del plan de transformación de la cultura de seguridad en Renfe Ingeniería y Mantenimiento como valor esencial.
2. Revisión y seguimiento de los requisitos de los Sistemas de Gestión de la Seguridad y del Mantenimiento (SGS/SGM) en los procedimientos de producción y operativos para la mejora continua de los mismos.
3. Integración de sistemas informáticos de apoyo a la gestión de seguridad, desarrollando soluciones que mejoren la gestión de las competencias de las funciones I, III y IV, así como la seguridad operacional.
4. Supervisión y control de funciones y tareas vinculadas a contratos de proveedores y funciones desarrolladas dentro del grupo.
5. Revisión y adaptación de la estructura organizativa de gestión de la función de Gestión de flota.
6. Desarrollo de la estrategia de integración de los fallos humanos en los sistemas de gestión de riesgos.
7. Plan de desarrollo formativo de los agentes y responsables de gestión de la seguridad.
8. Implantación de nuevos indicadores de riesgo técnico y cuadro mando integral de seguridad.
9. Plan de vigilancia de la EEM en la gestión seguridad en la circulación de las instalaciones y de la gestión del mantenimiento propio y prestadores de servicios, equipos y productos.

Se analiza mensualmente un seguimiento de indicadores relacionados con la vigilancia de los diversos aspectos del SGM y las acciones establecidas para realizar una gestión proactiva de los riesgos técnicos y humanos.

5.3.5. RENFE Alquiler de Material Ferroviario

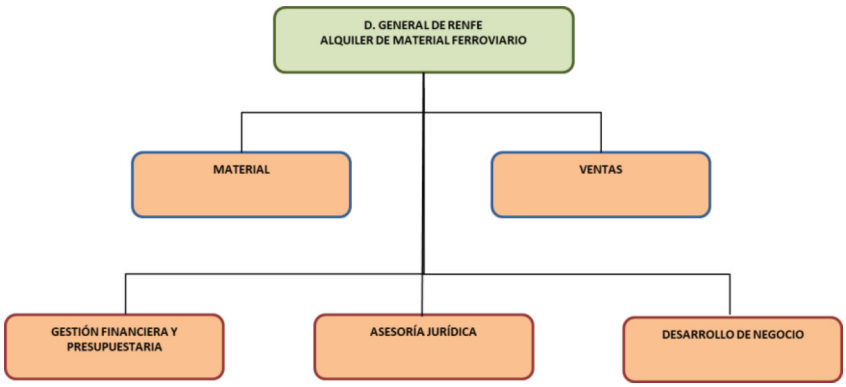
RENFE Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A. es la sociedad del Grupo Renfe especializada en el alquiler de material rodante encargada del alquiler, venta o cualquier otra forma de puesta a disposición de material ferroviario propiedad del Grupo Renfe. En la actualidad, esta sociedad está localizada íntegramente en Madrid.

Con respecto al material ferroviario de viajeros del que dispone, parte de este material se encuentra actualmente arrendado a la operadora portuguesa CP-Comboios de Portugal, E.P.E. mientras que, otra parte, se encuentra alquilado a Leo Express (empresa participada por el Grupo Renfe).

En lo que se refiere al material de mercancías, la sociedad tiene alquiladas diversas locomotoras y vagones a distintos operadores ferroviarios principalmente privados.

Periódicamente, la sociedad oferta en el mercado el alquiler y la venta de material ferroviario.

RENFE Alquiler de Material Ferroviario



Actividad 2025

Renfe Alquiler tiene como objetivo consolidarse en España como Rosco Público y generar negocio a nivel nacional e internacional vía Rosco para el Grupo Renfe. La flota alquilada en 2025 asciende a más de 200 vehículos, principalmente locomotoras y coches de pasajeros, arrendada a operadores nacionales e internacionales en su mayoría privados.

Principales actuaciones durante el año 2025:

- Alquiler de 6 locomotoras eléctricas de nueva fabricación de Alta Potencia S/256 para transporte de mercancías. Previsión de entrega en el segundo semestre de 2026, tres de ellas en ancho ibérico y tres de ellas en ancho UIC para tráficos nacionales y europeos.

- Inicio del alquiler de locomotoras S/1600 bicabina en la red de Ancho Métrico en España.
- Apoyo al crecimiento internacional del Grupo con el alquiler a Leo Express de 39 coches Talgo VI y 59 coches RIC para su explotación en Centro Europa, además de los 21 automotores Coradia LINT41 previamente arrendados al Grupo Leo.
- Durante 2025 se ha trabajado en fortalecer nuevas vías de negocio de Renfe Alquiler avanzando en proyectos de alquiler de material con Chile y con Portugal y de potencial venta a la India de unidades autopropulsadas eléctricas S/446 y S/450 próximamente salientes de explotación.

5.3.6. RENFE Proyectos Internacionales

Renfe está considerada como un referente mundial en servicios ferroviarios, por lo que la compañía ha asumido el reto de convertirse en un operador de referencia en movilidad más allá de nuestras fronteras.

El Plan Estratégico de Renfe contempla la internacionalización como uno de los tres pilares para la transformación de la compañía. Por ello, en 2023 se constituyó Renfe Proyectos Internacionales, una sociedad 100% perteneciente a Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora.

Renfe Proyectos Internacionales es la Sociedad Mercantil, por tanto, encargada de desarrollar el negocio internacional de la compañía y se erige como un elemento clave para el cumplimiento de uno de los objetivos estratégicos, posicionarse como operador de referencia en terceros países y consolidar el negocio internacional.

La sociedad se estructura en tres direcciones dependientes de la Dirección General:

- ✓ La **Dirección de Negocio Internacional**: que centraliza el desarrollo de las oportunidades de negocio, así como la ejecución de los proyectos en cartera. Se divide en tres áreas geográficas: ASAOP (América del Sur, África y Oriente Próximo), ANEA (América del Norte, Europa y Asia) y Mercado Francés, y una Gerencia de Área Técnica.
- ✓ La **Dirección de Servicios de Apoyo al Negocio Internacional**, que aglutina las áreas funcionales de control de gestión, recursos humanos, gestión contractual y compras.
- ✓ La **Dirección de Proyecto de Alta Velocidad Arabia Saudí**: que centraliza el desarrollo de las oportunidades de negocio en Arabia Saudí, así como la ejecución del proyecto Haramain.

El crecimiento del negocio internacional se produce tanto de manera orgánica (nuevos proyectos contratados) como inorgánica (entrada en el capital de sociedades). En Europa, el detalle de las participaciones es el siguiente:

- ✓ Leo Express Global, a.s.: Renfe Proyectos Internacionales tiene una participación del 50% en el operador checo Leo Express Global, a.s., que tiene presencia en República Checa, Eslovaquia y Polonia y dispone de recursos y licencias para operar en Alemania. Actualmente, cuenta con una plantilla en torno a los 450 empleados.
- ✓ Longitude Holding: En 2025 se ha consolidado la presencia del Grupo en el mercado ferroviario italiano tras la adquisición, a finales de 2024, de una participación minoritaria en Longitude Holding (Arenaways), empresa adjudicataria de dos servicios de obligación de servicio público en la región de Piamonte.

Además, desde 2025 Renfe Proyectos Internacionales ha fortalecido su estructura exterior y cuenta con filiales en Estados Unidos y México y sucursales en Arabia y Emiratos Árabes Unidos.

La actividad de negocio se desarrolla mediante la participación en proyectos, bien de asistencia técnica bien con otros proyectos que conllevan operación en terceros países, como es el caso del proyecto Haramain.

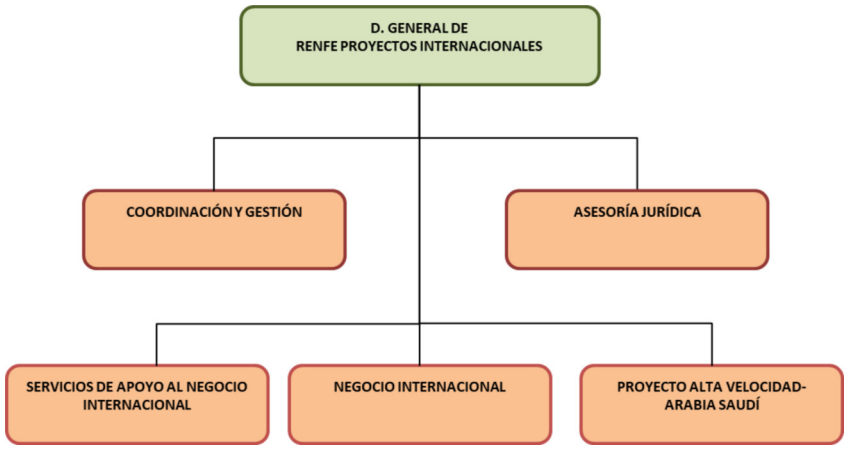
Actividad Internacional 2025

El Grupo exporta su experiencia como operador ferroviario y destaca especialmente su participación en proyectos de referencia internacional, como el proyecto Haramain en Arabia Saudí, centrado en el desarrollo y operación de la línea de alta velocidad que conecta La Meca y Medina; el Tren Maya en México, un ambicioso proyecto de infraestructura orientado a impulsar el turismo y el desarrollo regional.

En el ámbito Europeo, Renfe Proyectos Internacionales ha continuado operando en 2025 tráficos con Francia y Portugal. En Italia, Longitude Holding suscribió el Contrato de Servicio con la Agencia de Movilidad de Piamonte (AMP) para la concesión del servicio ferroviario de pasajeros en las líneas Cuneo - Saluzzo - Savigliano y Ceva – Ormea y, en República Checa, Leo Express ha trabajado para incorporar nuevo material rodante que le permitirá, durante el año 2026, el comienzo de nuevas operaciones en servicios comerciales transfronterizos, destacando la entrada en los mercados alemán y austriaco, así como el refuerzo en rutas tradicionales.

Asimismo, Renfe Proyectos Internacionales participa junto con Ineco y DB Engineering & Consulting como operador sombra en Rail Báltica, un proyecto impulsado por Estonia, Letonia y Lituania para unir las principales ciudades de estos tres países mediante alta velocidad a partir de 2030.

Organigrama de RENFE Proyectos Internacionales



5.3.7. LogiRAIL

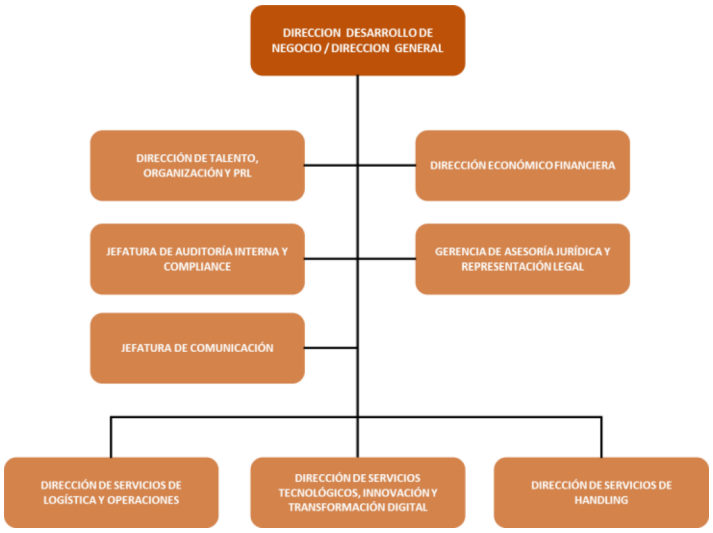
LogiRAIL Sociedad Mercantil Estatal, S.A. comienza a desarrollar su actividad en 2009 internalizando la logística operativa de Renfe Mercancías prestando servicios clave en terminales, y, desde 2021, ha ampliado su alcance incorporando las actividades de Handling Ferroviario y Tecnología, a través, principalmente, de la creación de los Centros de Competencias Digitales.

LogiRAIL ostenta la condición de medio propio personificado de todas las entidades que forman parte del Grupo Renfe (en el sentido del artículo 33 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público), prestando a Renfe distintos servicios profesionales mediante Encargos a Medio Propio.

LogiRAIL forma parte del Grupo RENFE-Operadora, siendo sus accionistas Renfe Mercancías, SME, SA (34%), Renfe Viajeros, SME, SA (33%) y Renfe Ingeniería y Mantenimiento SME, SA (33%).

Logirail tiene por objeto la gestión y prestación de servicios vinculados al transporte terrestre y las comunicaciones, incluyendo actividades de ingeniería, informática, consultoría, análisis y elaboración de estudios, así como la formación y el desarrollo de recursos humanos. Asimismo, puede realizar trabajos de organización, estudios de mercado y otros servicios complementarios relacionados con operaciones económicas y comerciales.

Estructura organizativa



Actividad

LogiRAIL cuenta con tres áreas de negocio que se corresponden con los servicios que presta actualmente:

a) Servicios de Logística y Operaciones

Esta área engloba la prestación de un servicio integral para la movilidad del servicio ferroviario, su mantenimiento y su gestión. Así, LogiRAIL ofrece servicios integrales de apoyo al ferrocarril en todas sus modalidades, contribuyendo al tráfico de mercancías y viajeros en todo el territorio nacional.

La tipología de actividades abarca desde tareas altamente tecnificadas a pie de vía hasta funciones administrativas y de desarrollo comercial, proporcionando a los clientes un amplio abanico de capacidades para operar en todo el ecosistema ferroviario. Incluyen actividades como maniobras en terminales, conducción y mantenimiento de material, gestión operativa en bases y almacenes, elaboración de documentación de seguridad, inspección de servicios y operación comercial de tranvías.

b) Servicios de Handling Ferroviario

Los servicios de *handling ferroviario* se refieren al conjunto de actividades y operaciones que se desarrollan en las estaciones, centros en la asistencia al viajero, atendiendo sus necesidades durante las diferentes fases del viaje: inicial, intermedia y final.

Actualmente, los servicios prestados se dividen en 2 grandes tipologías:

- Los Servicios de Atención al Cliente (SAC) incluyen la atención y venta presencial, la información al cliente, la gestión de reclamaciones y objetos perdidos, el control de accesos y el soporte en estaciones sin venta presencial y en situaciones de Planes Alternativos de Transporte.
- Por su parte, los Servicios de Atención e Información en Tierra (SET) comprenden la atención en puntos operativos como el Centro de Servicios al Cliente, check-in, Salas Club y puntos de enlace, así como la gestión de incidencias, la logística asociada a la atención al viajero, la posventa, la megafonía centralizada y otros servicios de soporte en estaciones y edificios.

c) Servicios de Tecnología

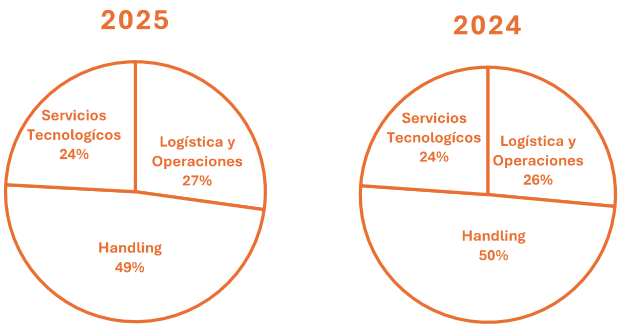
Desde el área de *servicios tecnológicos*, LogiRAIL desarrolla soluciones que generan valor a los clientes, proporcionando innovación, transformación digital y nuevas soluciones. Este ámbito acelera la digitalización de operaciones y servicios de los clientes, ofreciendo y priorizando soluciones tecnológicas.

En conjunto, estos servicios abarcan la digitalización y automatización de procesos, el mantenimiento y evolución de sistemas críticos, la gestión de plataformas tecnológicas y el desarrollo de soluciones de atención al cliente, así como la realización de pruebas y la provisión de información al viajero a través de distintos canales.

Para el desarrollo de estas actividades, LogiRAIL ha desarrollado 7 Centros de Competencias Digitales, creados para proporcionar servicios de desarrollo, mantenimiento y operación, entre otros:

- Mérida (DoCo, RaaS, Customer Care Management)
- Linares (Customer Care Management)
- Monforte de Lemos (Ciberseguridad)
- Alcázar de San Juan (*Robotics Process Automation & Inteligence Artificial*)
- Portbou (QA y *Testing*)
- Miranda del Ebro (*Aplication Management*)
- Teruel (*Infrastructure Management*)

A continuación, se detalla la comparativa para el período 2025-2024 del peso de cada área de negocio sobre el total del volumen de negocio de LogiRAIL:



El negocio de handling ferroviario supone la mitad del volumen de negocio de la compañía, estando el otro 50% equitativamente distribuido entre las otras dos áreas. La situación se mantiene estable en 2025 respecto a 2024.

Logirail dispone de diversas certificaciones en materia de calidad, medio ambiente, seguridad de la información y cumplimiento normativo, entre ellas **ISO 9001**, **ISO 14001**, **ISO 27001**, **ISO 37301**, **ISO 18295** y el **Esquema Nacional de Seguridad (Nivel Alto)**, que acreditan sus estándares en gestión operativa, atención al cliente y seguridad.

5.3.8. Pecovasa

Pecovasa Renfe Mercancías, Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (Pecovasa) es una sociedad pública mercantil especializada en el transporte de automóviles, fundamentalmente por ferrocarril.

La Sociedad forma parte del Grupo Renfe como consecuencia de la titularidad de la totalidad de sus acciones por parte de Renfe Mercancías, SME, S.A.

Constituye su objeto social la organización y realización de servicios generales de transporte, particularmente la ejecución del transporte de vehículos por ferrocarril o por otros medios, dentro y fuera de las fronteras españolas, realizando o gestionando con medios propios o ajenos, así como los servicios logísticos y auxiliares de este objeto.

En consecuencia, la Sociedad está especializada en el transporte de vehículos por ferrocarril, sin descartar otros medios de transporte, prestando sus servicios tanto a fabricantes como a otros operadores logísticos. Su ámbito territorial de actividad se extiende principalmente por la península ibérica si bien forma parte de sus objetivos estratégicos su internacionalización a otros países europeos.

El gobierno de la Sociedad corresponde al Consejo de Administración bajo el que se articula la siguiente estructura organizativa:



La sociedad dispone de las certificaciones **ISO 9001** y de **Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM)** en la función de gestión del mantenimiento de la flota, acreditaciones que garantizan el cumplimiento de los estándares exigidos en materia de calidad y seguridad.

Pecovasa pone a disposición de terceras partes interesadas su página web www.pecovasarenfe.com a efectos informativos.

Actividad

Principales actuaciones y hitos del año.

Pecovasa desarrolla su actividad en el ámbito del transporte ferroviario de vehículos para la industria de la automoción, un sector estratégico en España, y presta servicio tanto a fabricantes como a operadores logísticos especializados.

La Sociedad cuenta como principales clientes a los propios fabricantes de automóviles, así como otros operadores logísticos, algunos de ellos con operaciones a nivel global.

Durante el ejercicio 2025 la Sociedad ha materializado los siguientes hitos:

- Transformación de 100 vagones porta automóviles para adecuarlos a las nuevas necesidades de los clientes como consecuencia de las mayores dimensiones de los automóviles actuales. Esta actuación permitirá a la Sociedad afrontar nuevos proyectos comerciales.
- Desarrollo y puesta en marcha de un nuevo software (*Tesalia*) de gestión de las operaciones apoyado en dispositivos IoT instalados en la flota de vagones y que sienta las bases para la futura aplicación de inteligencia artificial en la gestión de su mantenimiento. Este software permite, entre otras funcionalidades, el seguimiento en tiempo real de la mercancía por parte de los clientes, habiendo recibido una gran acogida por su parte ante la falta de referentes similares en el mercado, abriendo la posibilidad de su comercialización a terceros interesados.

Datos cuantitativos de actividad.

Pecovasa ha transportado por ferrocarril en 2025 un total de 293.940 vehículos, un 1,8% más que en el periodo anterior, y alcanzando el segundo mejor registro de su historia solo por detrás del ejercicio 2023, año en el que se transportaron 313.096 vehículos.

Este número de vehículos ha supuesto realizar un total de 1.329 trenes cargados, frente a los 1.356 realizados en 2024, denotando un mejor aprovechamiento de los trenes en 2025.

Del total vehículos transportados, un 52% se han movido entre orígenes y destinos nacionales, correspondiendo el resto a automóviles cuya ruta transcurre total o parcialmente por otros países de la Unión Europea, especialmente Portugal. Se trata de cifras similares a las obtenidas en 2024, consolidando la internacionalización de la actividad.

5.3 ENAIRE

La Entidad Pública Empresarial ENAIRE se crea en virtud del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, y posteriormente por la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

Según se determina en esta Ley, ENAIRE continuará existiendo con la misma naturaleza y régimen jurídico previsto en el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, y ejerciendo exclusivamente las competencias que actualmente ostenta en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.

A este respecto, ENAIRE es el principal proveedor de servicios de navegación aérea y de información aeronáutica en España, designado por la Ley 9/2010, de 14 de abril, que regula la prestación exclusiva de los servicios de tránsito aéreo de control de área y control de aproximación, así como los de información de vuelo, de alerta y de asesoramiento asociados en el espacio aéreo español.

La Misión de ENAIRE es proporcionar servicios de navegación aérea con seguridad, calidad, eficiencia y respeto medioambiente, contribuyendo al desarrollo de la aviación y, por tanto, al desarrollo económico y social de España.

La visión que tenemos es afianzar a ENAIRE como operador global, líder en la provisión de servicios de navegación aérea por su seguridad y calidad, basándonos en nuestros profesionales, la innovación y la tecnología.

Los Valores del PV 2030:

- La seguridad es lo primero
- Comprometidos con los clientes y la sociedad
- Somos un equipo
- Perseguimos la excelencia
- "Los objetivos estratégicos del PV2030:
    1. Reforzar continuamente la seguridad, prestando especial atención a la cultura de seguridad, al factor humano, a la ciberseguridad y a la seguridad física ante los nuevos riesgos emergentes.
    2. Mejorar la calidad y la resiliencia de los servicios prestados, para afrontar los problemas estructurales de capacidad, dando así respuesta a las expectativas de nuestros clientes.
    3. Promover a la movilidad aérea sostenible, a través del impulso a la incorporación de nuevos entrantes, la mejora de la eficiencia operativa y la descarbonización de nuestra actividad, minimizando el impacto de ENAIRE en el medioambiente.
    4. Potenciar nuestro posicionamiento y liderazgo estratégico en el ámbito internacional, así como el desarrollo del negocio de ENAIRE, para afianzarnos en un entorno global y competitivo del sector de navegación aérea.
    5. Reforzar la competitividad de ENAIRE mediante el incremento de la eficiencia y la productividad, adaptándonos a los cambios estructurales del sector de la aviación.
    6. Acelerar la transformación y modernización en todos los ámbitos de ENAIRE, aprovechando la innovación y las nuevas tecnologías para ser más ágiles y eficientes, en línea con la rápida evolución del marco internacional, con nuestras Regiones como motor del cambio y con una cultura de la organización centrada en nuestras personas como principal activo.

ENAIRE es el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea en Europa por el número de movimientos de tráfico aéreo.

ENAIRE, en su firme compromiso con la construcción del Cielo Único Digital, forma parte de las principales alianzas internacionales (SESAR, A6, CANSO). Lideramos con DFS-Alemania, NATS-UK y como proveedor tecnológico, con INDRA, el consorcio (iTEC), junto con otros proveedores de servicios de Navegación aérea (Países Bajos, Polonia, Lituania, Noruega y Canadá) para el desarrollo del futuro sistema de control de tráfico aéreo en Europa común e interoperable.

ENAIRE forma parte de otras alianzas internacionales para el impulso del cielo único europeo como SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, iTEC, CANSO y OACI.

En lo que respecta a la Seguridad, máxima prioridad, ENAIRE ha obtenido la mayor calificación en el indicador clave de rendimiento en seguridad aérea a escala europea en 2025 cumpliéndolo con la máxima puntuación por quinto año consecutivo, consolidándose en su posición de líder y referente en Gestión de la Seguridad a nivel europeo. Además, cuenta con el Sello EFQM 600 por su gestión segura, eficiente, innovadora y sostenible de los servicios de navegación aérea.

Funciones de navegación Aérea

- La planificación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración del tráfico aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea. Todo esto, con el objetivo de que las aeronaves que se desplazan por el espacio aéreo español obtengan la máxima seguridad, fluidez, eficacia y puntualidad.
- La evaluación de las necesidades y propuestas para nuevas infraestructuras, al igual que las posibles modificaciones en la ordenación del espacio aéreo.

Servicios de Navegación Aérea

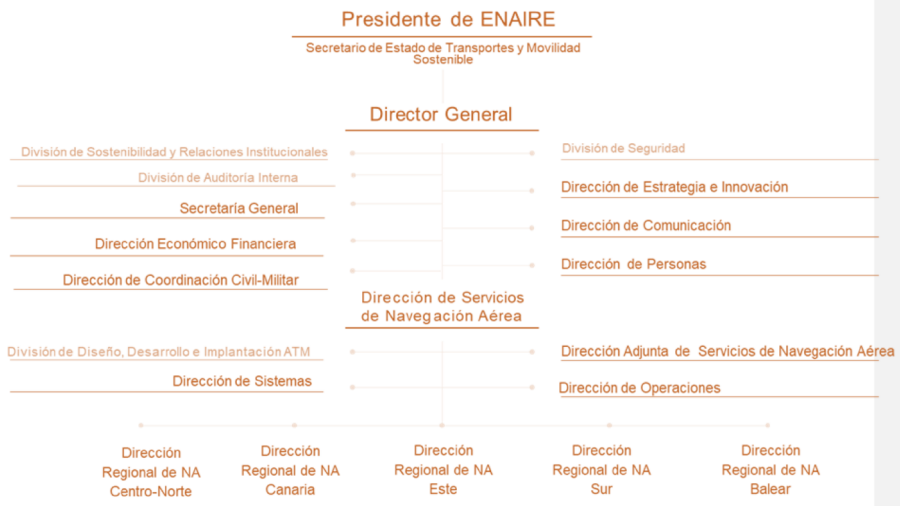
ENAIRE, conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, está certificada como organización proveedora de los siguientes servicios/funciones de navegación aérea:

- Servicio de Tránsito Aéreo (ATS)
- Servicio de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Servicio de Información Aeronáutica (AIS)
- Gestión de Afluencia del Tráfico Aéreo (ATFM) local
- Gestión del Espacio Aéreo (ASM) local (táctico/nivel 3)
- Diseño de Procedimientos (FPD, Flight Procedure Design).

ENAIRE, conforme al Reglamento (UE) 2015/340, está certificada como organización de formación de controladores de tránsito aéreo, en concreto para impartir los siguientes tipos de formación:

- Formación de unidad
- Formación continua
- Formación de instructor práctico
- Formación de evaluador

Estructura básica de la Entidad



Organización

ENAIRE presta servicios en múltiples dependencias distribuidas por todo el territorio nacional, constituyéndose en una red conformada por cinco Regiones que establecen su sede en los Centros de Control (ACC por sus siglas en inglés Area Control Center), y una Sede Central en Madrid (Servicios Centrales) donde se llevan a cabo las funciones estratégicas y de apoyo que garantizan el correcto funcionamiento de toda la red.

Cada dirección regional gestiona, dentro de su ámbito de competencias, el tráfico aéreo de su zona, proporcionando los servicios de Navegación Aérea correspondientes.

- Región Centro-Norte
- Región Este
- Región Canaria
- Región Sur
- Región Balear



a) Dirección Regional Centro-Norte: Con sede en el centro de Control de Madrid. Gestiona los servicios de navegación aérea en una extensión aproximada de 435.000 Km2.

Este espacio aéreo incluye las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, Castilla y León, La Rioja y Madrid, así como parte de Castilla-La Mancha, de Extremadura y de Aragón.

Dentro de esta región se hallan ubicados los siguientes aeropuertos: A Coruña, Asturias, Bilbao, Burgos, Huesca-Pirineos, León (militar), Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid-Cuatro Vientos, Pamplona, Salamanca (militar), San Sebastián, Seve Ballesteros Santander, Santiago, Valladolid (militar), Vigo, Vitoria y Zaragoza (militar).

b) Dirección Regional Este: Con sede en el centro de Control de Barcelona. Gestiona los servicios de navegación aérea en una extensión aproximada de 300.000 Km2.

El espacio aéreo que controla la Región comprende: Cataluña, la Comunidad Valenciana, parte de la Región de Murcia y de Aragón; así como una gran zona de las aguas territoriales del Mediterráneo español.

Dentro de esta región se hallan ubicados los siguientes aeropuertos: Gerona-Costa Brava, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Sabadell, Valencia, Alicante-Elche, Reus, Albacete (militar) y el Internacional de la Región de Murcia.

c) Dirección Regional Sur: Con sede en el centro de Control de Sevilla. Gestiona los servicios de navegación aérea en una extensión aproximada de 220.00 km2.

Este espacio incluye, no sólo, Andalucía, sino Badajoz, buena parte de Ciudad Real, Albacete y Murcia, la bahía de Cádiz y todo el Mediterráneo occidental.

En esta región se hallan ubicados ocho aeropuertos: Sevilla, Málaga-Costa del Sol, Almería, Federico García Lorca Granada-Jaén, Melilla, Córdoba, Jerez y Badajoz (militar) y dos helipuertos: Algeciras y Ceuta.

d) Dirección Regional Canaria: Con sede en el Centro de Control de Las Palmas de Gran Canaria. Gestiona los servicios de navegación aérea en un área geográfica de aproximadamente un millón y medio de Km2, la mayoría de ellos superficies oceánicas, donde se encuentran el archipiélago canario y parte del Sahara occidental.

En la región Canaria existe un área de control terminal (TMA) y ocho aeropuertos a los que se da servicio: Tenerife Norte, Tenerife Sur, Gran Canaria, La Gomera, El Hierro, Fuerteventura, César Manrique-Lanzarote y La Palma.

e) Dirección Regional Balear: Con sede en el centro de Control de Palma de Mallorca. Gestiona los servicios de navegación aérea en una extensión aproximada de 51.400 km2 a todos los tránsitos que atraviesan su área de responsabilidad.

Esta región tiene, como parte terrestre, un archipiélago compuesto por cinco islas (Mallorca, Menorca, Ibiza, Formentera y Cabrera) y varios islotes. En esta región se hallan ubicados los aeropuertos de Palma de Mallorca y Son Bonet, Menorca e Ibiza.

En esta región se encuentra también una base militar de "Hidros" en Pollensa (Mallorca) y un aeródromo en San Luis (Menorca).

Relación de Aeropuertos de la red de Aena a los que prestan servicios de navegación aérea

	Comunicaciones / Navegación / Vigilancia (CNS)	Control de Aeródromo (ATS)
A Coruña	SI	NO
Asturias	SI	SI
Bilbao	SI	SI
Burgos	SI	NO
Huesca-Pirineos	SI	NO
León	SI	NO
Logroño-Agoncillo	SI	SI
Adolfo Suárez-Madrid-Barajas	SI	SI
Madrid-Cuatro Vientos	SI	NO
Pamplona	SI	SI
Salamanca	SI	NO
San Sebastián	SI	SI
Seve Ballesteros-Santander	SI	SI
Santiago	SI	SI
Valladolid	SI	NO
Vigo	SI	NO
Vitoria	SI	SI
Zaragoza	SI	NO
Tenerife Norte	SI	SI
Tenerife Sur	SI	SI
Gran Canaria	SI	SI

	Comunicaciones / Navegación / Vigilancia (CNS)	Control de Aeródromo (ATS)
La Gomera	SI	NO
El Hierro	SI	NO
Fuerteventura	SI	NO
Cesar Manrique -Lanzarote	SI	NO
La Palma	SI	NO
Girona-Costa Brava	SI	SI
Sabadell	SI	NO
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	SI	SI
Reus	SI	SI
Valencia	SI	NO
Alicante-Elche	SI	NO
Murica/Aeropuerto de la Región de Murcia	SI	NO
Albacete	SI	NO
Sevilla	SI	NO
Málaga-Costa del Sol	SI	SI
Almería	SI	SI
Federico García Lorca –Granada- Jaén	SI	SI
Melilla	SI	SI
Córdoba*	SI	NO
Jerez	SI	NO
Badajoz	SI	NO
Palma de Mallorca	SI	SI
Menorca	SI	SI
Ibiza	SI	NO

*El servicio CNS en Córdoba es prestado por otro proveedor. ENAIRE presta algún servicio de Navegación.

En el siguiente mapa se muestran los aeropuertos de la red de Aena en los que ENAIRE presta servicios de tránsito aéreo de aeródromo, servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) así como el mantenimiento de las instalaciones y sistemas para la navegación aérea.



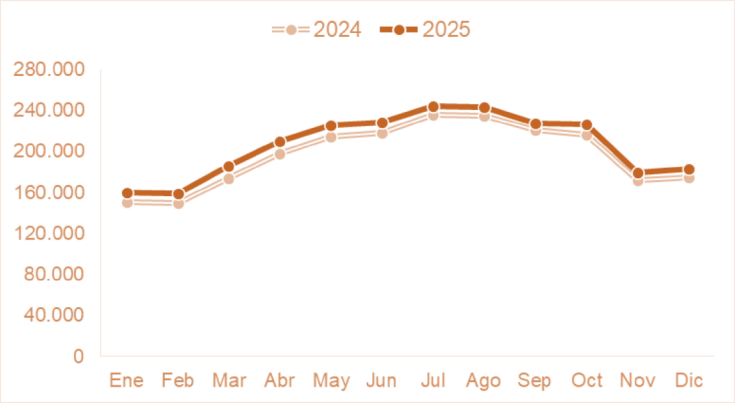
* El servicio CNS en Córdoba es prestado por otro proveedor. ENAIRE presta algún servicio de Navegación.

Actividad

ENAIRE ha batido nuevamente en 2025 el récord con 2.470.604 vuelos gestionados en el espacio aéreo español. Lo que supone un incremento del 4,7% respecto a 2024 y un 14,9% respecto a 2019. El incremento sobre 2019 supone más de 14 puntos por encima de la media europea.

Durante el año 2025 el tráfico gestionado por los centros de control de ENAIRE ha experimentado un incremento en todos los centros respecto a 2024 y se han superado las cifras de 2019. Los incrementos respecto de 2019 en el centro de control de Sevilla (+34,2%), Canarias (+21,1%), Barcelona (+19,8%), Palma (+14,9%) y Madrid (+13,2%).

Los principales aeropuertos de España han registrado en 2025 movimientos superiores a los del año 2024. Todos los aeropuertos han superado las cifras alcanzadas en 2019. Respecto a 2019 es destacable el incremento de movimientos de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol (+29,5%), Gran Canaria (+14,0%), Palma de Mallorca (+12,9%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+4,8%) y Adolfo Suarez Madrid Barajas (+1,1%).



De los 5 países con más tráfico de Europa, solo **España, Italia y Francia** han conseguido **superar** en 2025 el **tráfico aéreo del año 2019. Europa ha recuperado el tráfico aéreo del 2019 en 2025,** cuando estaba previsto que lo hiciera en 2026.

Las siguientes tablas recogen el volumen de vuelos gestionados por ENAIRE en España en 2025, por Centros de Control y su variación respecto a 2024 y 2019:

Volumen de operaciones

	2025	2024	% 25 vs. 24	% 25 vs. 19
ESPAÑA	2.470.604	2.358.988	4,7%	14,9%
PENÍNSULA	2.326.381	2.218.566	4,9%	15,4%
Centro Control CANARIAS	433.145	413.305	4,8%	21,1%

AÑO 2025	INTERNACIONAL	NACIONALES	SOBREVUELO	TOTAL
ESPAÑA	1.431.277	468.310	571.017	**2.470.604**
% 25 vs. 24	5,6%	0,4%	6,2%	4,7%
PENÍNSULA	1.409.150	371.442	545.789	**2.326.381**
% 25 vs. 24	5,6%	0,8%	5,9%	4,9%
Centro Control CANARIAS	209.909	176.657	46.579	**433.145**
% 25 vs. 24	6,2%	2,1%	9,5%	4,8%
Centro Control MADRID	700.188	208.870	435.747	**1.344.805**
% 25 vs. 24	5,3%	-1,5%	7,1%	4,8%
Centro Control BARCELONA	829.170	196.075	154.931	**1.180.176**
% 25 vs. 24	6,8%	0,0%	5,8%	5,5%

Centro Control SEVILLA	270.282	145.697	156.326	**572.305**
% 25 vs. 24	7,5%	3,5%	7,7%	6,5%
Centro Control PALMA	261.609	117.904	715	**371.328**
% 25 vs. 24	3.6%	-0,2%	-0,6%	2,4%

En cuanto a los tipos de tráfico aéreo, respecto a 2024 destaca el incremento de los internacionales un 5,6%, y la subida de los sobrevuelos un 6,2%.

Los principales flujos de tráfico por volumen ha sido el nacional Península con Península y el internacional Reino Unido con la Península, seguido del Italia con la Península.

Nota 1: Vuelos / Movimientos IFR Fuente: NMIR

Nota 2: El número total de vuelos de PENÍNSULA, corresponde a los vuelos que atraviesan el espacio aéreo peninsular, igual que los de FIR Canarias corresponden a los vuelos que atraviesan este espacio. No se deben sumar los movimientos de ambos ya que un mismo vuelo puede utilizar ambos espacios aéreos, pero sólo es 1 movimiento y como tal se cuenta en el total de vuelos de España. Algo similar sucede en el cómputo de vuelos en los Centros de Control, pues un mismo vuelo puede estar incluido en dos o más Centros.

Calidad del servicio

En el año 2025: la demora media en ruta por vuelo ha sido 0,96 min/vuelo* un 43% inferior a la de Europa.

*descontando 41.910 minutos fallo suministro eléctrico España (28 y 29 abril) y 42.746 minutos por Capacidad ATC tras la reasignación de demoras por las *Summer Measures* a DFS, DSNA y HUNGAROCONTROL

Como indicador de mejora medioambiental se utiliza la mejora en la ineficiencia de las rutas que utilizan las aeronaves en sus trayectorias por nuestro espacio aéreo. El valor alcanzado en 2025 ha sido del 3,23%.

Esto supone que se han dejado de volar 384.000 millas náuticas, equivalente a **711.000 km** (18 vueltas a la Tierra); se han dejado de emitir **13.300 toneladas de CO2** a la atmósfera y se han ahorrado **4.200 toneladas de combustible, respecto a 2024.**

5.4 Sistema Portuario de Titularidad Estatal

El Estado tiene la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, de acuerdo con el artículo 149.1. 20ª de la Constitución Española. El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, delimita la competencia estatal sobre los puertos de interés general.

Las competencias que corresponden a la AGE sobre los puertos de interés general son ejercidas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través del sistema portuario de titularidad estatal.

Organización y funciones

El sistema portuario estatal está compuesto por:

- Puertos del Estado, que es un organismo público dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal. Se encarga de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario. Asimismo, le corresponde la formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias, así como la planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español.

- Autoridades Portuarias, que gestionan los 46 Puertos de Interés General. Son 28 Autoridades Portuarias que desarrollan sus funciones bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión. Tienen personalidad jurídica y patrimonio propios, pero dependen del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través del organismo público Puertos del Estado. Las Autoridades Portuarias proveen de las infraestructuras portuarias básicas y fomentan la actividad económica que se desarrolla en los puertos. Los organismos portuarios no prestan servicios portuarios (manipulación de mercancías, practicaje, remolque y amarre, entre otros), sino que regulan los servicios que son prestados por la iniciativa privada en un marco de libre acceso y competencia.

- Puertos de Interés General, son 46 Puertos y 28 las Autoridades Portuarias. A continuación, se muestra una tabla y un mapa con la localización geográfica de los mismos y la Autoridad Portuaria de la que dependen.

Guía de Puertos de interés general

AUTORIDAD PORTUARIA	PUERTO DEL ESTADO
A CORUÑA	A Coruña (incluye Punta Langosteira)
ALICANTE	Alicante
ALMERÍA	Almería
	Carboneras
AVILÉS	Avilés
BAHÍA ALGECIRAS	Bahía de Algeciras
	Tarifa
BAHÍA DE CÁDIZ	Cádiz y su bahía (incluye: El Puerto Santa María, Zona Franca de Cádiz, Puerto Real, Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry)
BARCELONA	Barcelona
BILBAO	Bilbao
CARTAGENA	Cartagena (incluye: la dársena de Escombreras)
CASTELLÓN	Castellón
CEUTA	Ceuta
FERROL-SAN CIBRAO	Ferrol y su Ría.

AUTORIDAD PORTUARIA	PUERTO DEL ESTADO
	San Cibrao
HUELVA	Huelva
GIJÓN	Gijón-Musel
I. BALEARS	Palma Alcudia Maó Eivissa La Savina
LAS PALMAS	Las Palmas. (incluye: Arinaga y Salinetas)
	Arrecife. Puerto del Rosario La Hondura
MÁLAGA	Málaga
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	Marín y Ría de Pontevedra
MOTRIL	Motril
MELILLA	Melilla
PASAIA	Pasaia
STA. CRUZ DE TENERIFE	S. Cruz de Tenerife (incluye Granadilla). Los Cristianos. S.Sebastián de la Gomera. Santa Cruz de la Palma. La Estaca
SANTANDER	Santander
SEVILLA	Sevilla y su Ría
TARRAGONA	Tarragona
VALENCIA	Gandía Valencia Sagunto
VILAGARCÍA	Vilagarcía de Arousa y su Ría
VIGO	Vigo y su ría



Actividad

El organismo público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias desarrollan su actividad en un marco de autosuficiencia económica sin recibir aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. Con sus ingresos deben cubrir sus gastos de explotación y sus gastos financieros, así como hacer frente a las inversiones, y en su caso, a la devolución de los préstamos. Los 46 puertos de interés general coordinados por Puertos del Estado han movido en el año 2025 (cierre provisional) 556.584.674 toneladas, lo que supone un ligero descenso del 0,2 % respecto al año anterior en el que se movieron 557.774.946 toneladas, alcanzando uno de los mejores registros históricos en tráficos. Lo que confirma, la importancia del sector portuario para la economía española.

Por presentación, los graneles líquidos, el segundo gran grupo de mercancías (32,4 % del total), aumentaron un 0,9 % hasta los 180,4 millones de toneladas, frente a los 178,8 millones de 2024. Los graneles sólidos (14,7 % del total) se redujeron un 3,4 % pasando de 84,8 millones de toneladas a los 81,8 millones en 2025. La mercancía general, que representa el 50,1 % del total movido, alcanzó los 278,8 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 0,1 %, frente a los 278,5 millones del año 2024, superando todos los registros anteriores. Por último, encontramos la pesca, el avituallamiento o el tráfico interior, que representan un 2,8 % del total con 15,4 millones de toneladas movidas.

Los puertos españoles continúan siendo una buena opción para el tránsito de mercancías, tal y como demuestran los 146,6 millones de toneladas movidas. En cuanto al tráfico ro-ro, es decir vehículos industriales cargados de mercancías que se embarcan rodando para evitar largos trayectos de carretera, han aumentado un 2,8 % hasta los 74,7 millones de toneladas. Estos tráficos conllevan un amplio abanico de actividades logísticas que repercuten de manera muy positiva en la intermodalidad y la generación de empleo asociado al tráfico portuario. Asimismo, generan el consiguiente beneficio para la reducción de la congestión de las carreteras y de emisiones de gases contaminantes. En la misma línea, los contenedores, la forma más extendida de transportar la mercancía general por vía marítima, alcanzaron los 18,6 millones de TEU (contenedores de 20 pies) con un incremento del 2,7 %. De estos, el 53,4 %, es decir, 9,6 millones de TEU, lo fueron en tránsito.

Respecto al número de buques, la tendencia al gigantismo que se apreciaba en la década pasada se ha estabilizado, manteniéndose en cifras similares. El número de buques que pasaron por nuestros puertos en 2025 fue de 162.865 y las unidades de arqueo bruto de los mismos se incrementaron en un 0,8 %. No obstante, a tenor de los datos facilitados por las compañías navieras, en la actualidad están en construcción un buen número de buques con capacidad de hasta 24.000 TEU, lo cual incidirá de manera importante en la operativa portuaria en los próximos años.

Por lo que respecta al movimiento de pasajeros, el tráfico total ha aumentado un 4,0 %, hasta los 42,5 millones de personas, de los que 14,1 millones son cruceristas, habiéndose producido un incremento del 9,8 % en relación con el año 2024. En el segmento de los pasajeros en régimen de transporte, 28,4 millones, los puertos de las islas concentraron el 51,7 % del total nacional, con más de 14,6 millones de pasajeros. De estos puertos, los de Baleares son los más utilizados, con un total de 9,9 millones de pasajeros totales (pasajeros en régimen de transporte y de crucero). En cuanto al número de cruceros que llegan a nuestros puertos, Las Palmas lidera el ranking español, seguido de Barcelona, Baleares, y Santa Cruz de Tenerife.

En cuanto a los datos de actividad por Autoridades Portuarias: del conjunto de las 28 Autoridades Portuarias que gestionan los 46 Puertos de Interés General del Estado, los puertos situados en el Mediterráneo y el sur de la

península acapararon alrededor del 74 % del total del tráfico portuario (411,7 millones de toneladas). Por volumen de mercancías destaca Bahía de Algeciras, que con sus 100,7 millones de toneladas mantiene su liderazgo entre los puertos del sur de Europa. No obstante, en 2025, en términos de tráfico de contenedores, ha sido superado por el puerto de Valencia, que registró 5,6 millones de TEU, frente a los 4,7 millones de TEU de la Bahía de Algeciras, la mayoría de ellos en tránsito. Valencia se posicionó en segundo lugar en tráfico total de mercancías, con 80,7 millones de toneladas, destacando por un mayor peso del comercio de importación y exportación. Por su parte, el puerto de Barcelona ocupa la tercera posición, con 69,4 millones de toneladas. En cuanto al crecimiento porcentual del tráfico en el Mediterráneo y el sur de la península, Málaga sobresale con un incremento del 24,4 %.

Por lo que respecta a los puertos peninsulares del Atlántico Norte y el Cantábrico, que acumulan el 16,8 % del tráfico nacional (93,6 millones de toneladas). Bilbao se sitúa en posición destacada con 32,1 millones de toneladas.

Los puertos de las Islas Canarias movieron aproximadamente 51,3 millones de toneladas en el año 2025, lo que representa un 9,2 % del tráfico portuario total.

España logró en 2024 afianzar su huella en el Top 30 de puertos de la UE-27 por tráfico total de mercancías. Ocho enclaves españoles aparecen en la lista, uno más que en 2019. Y es España el país europeo que primero aparece en la lista por índice de conectividad mundial, en el sexto puesto, por detrás de Estados Unidos y por delante de Países Bajos o Reino Unido, según el informe de TRANSPORTE XXI recogido en el suplemento especial 'Puertos de España' de abril de 2025.

En lo que respecta a las principales magnitudes económicas, se ha producido un incremento del importe neto de la cifra de negocio del 3,8 % con respecto a 2023, hasta alcanzar los 1.290 millones de euros en 2024 (1.243 millones en 2023).

Solo cuatro puertos de la UE, Róterdam, Amberes-Zeebrugge, Hamburgo y Algeciras, superan la barrera de los 100 millones de toneladas. Estos cuatro enclaves concentran más del 40% del tráfico total del 'Top 30'.

RK	PUERTO	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	Róterdam	Países Bajos	438,8	-6%	-7%	467,4	468,7	436,8
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	271,3	-6%	-4%	287,1	288,9	277,8
3	Hamburgo	Alemania	114,3	-5%	-16%	119,9	128,7	126,3
4	**Algeciras**	**España**	**104,8**	**-2%**	**-4%**	**107,3**	**105,1**	**107,3**
5	Constanza	Rumania	92,5	+22%	+39%	75,6	67,5	60,4
6	Haropa	Francia	81,3	-4%	-10%	85,1	83,6	75,0
7	Gdansk	Polonia	81,0	+19%	+55%	68,2	53,2	48,5
8	Ámsterdam	Países Bajos	s.d.	-	-	78,6	74,3	91,0
9	**Valencia**	**España**	**77,2**	**-3%**	**-5%**	**79,4**	**85,3**	**80,9**
10	Marsella	Francia	71,9	-7%	-9%	77,0	75,0	68,9
11	North Sea Port	Bélgica	65,9	-10%	-8%	73,6	68,9	63,5
12	**Barcelona**	**España**	**64,0**	**-10%**	**-6%**	**70,9**	**66,4**	**59,5**
13	Bremen/Bremerhaven	Alemania	58,5	-9%	-16%	64,0	68,8	66,5
14	Trieste	Italia	55,6	-3%	-10%	57,6	55,4	54,2
15	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	54,9	58,2	59,0
16	Génova	Italia	47,8	-4%	-9%	49,9	48,8	44,1
17	Sines	Portugal	s.d.	-	-	44,8	46,6	42,2
18	Dunkerque	Francia	44,0	-10%	-17%	49,0	48,6	45,2
19	Gioia Tauro (*)	Italia	41,4	-2%	+42%	42,2	38,6	39,7
20	**Cartagena**	**España**	**37,6**	**+3%**	**+10%**	**36,6**	**31,2**	**33,0**
21	Gotemburgo	Suecia	36,3	-12%	-7%	41,2	36,8	37,5
22	Dublín	Irlanda	35,6	-3%	-7%	36,7	34,9	36,9
23	Szczecin	Polonia	35,3	-4%	+9%	36,8	33,2	31,2
24	**Bilbao**	**España**	**32,9**	**+0%**	**-7%**	**32,9**	**31,3**	**29,6**
25	Klaipeda	Lituania	32,7	-9%	-29%	36,1	45,6	47,7
26	**Tarragona**	**España**	**32,7**	**+10%**	**-0%**	**29,7**	**31,3**	**26,5**
27	Rostock	Francia	30,9	+7%	+20%	29,0	28,7	25,1
28	**Huelva**	**España**	**30,1**	**-6%**	**-11%**	**32,1**	**30,7**	**29,9**
29	Livorno	Italia	30,0	-6%	-18%	31,9	34,3	31,8
30	Gdynia	Polonia	29,4	+5%	+23%	27,9	26,7	24,7
	TOTAL TOP 30		**2.252,0**	**-3%**	**-5%**	**2.323,4**	**2.295,3**	**2.200,6**

Millones de toneladas. Nota (*): Estimaciones en base al tráfico de los nueve primeros meses de 2023.
Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

Los Resultados de explotación del ejercicio 2025 ascienden a 298 millones de euros de beneficios durante el ejercicio, lo que representa una ejecución del presupuesto del 163,2% y un aumento del 6,1% con respecto al ejercicio anterior.

Teniendo en cuenta el Impuesto sobre Sociedades, el Resultado del ejercicio consolidado del sistema portuario en 2025 ha sido de 341 millones de euros de beneficios, equivalentes al 141,4% del presupuesto.

Con respecto al EBITDA de explotación, se ha situado en los 664 millones al cierre del ejercicio 2025, lo que supone un aumento del 2,6 % con respecto a los 647 millones de euros de 2024, y siendo un 21,2% superiores a los 548 millones presupuestados.

La política de saneamiento financiero, con contención del gasto corriente, desinversiones en sociedades, etc., ha permitido reducir el endeudamiento total acumulado del sistema portuario que se situaba a final de 2024 en 1.116 millones de euros, pasando a 1.115 millones de euros en 2025, lo que ha supuesto una reducción de 1 millón de euros.

Inversiones realizadas en pagos, excluyendo inversiones financieras (31/12/2024) Miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	PRESUPUESTO (1)	REALIZADO (2)
A CORUÑA	71.772,00	58.193
ALICANTE	5.383,00	2.306
ALMERÍA	9.088,00	13.393
AVILÉS	16.743,00	12.273
BAHÍA DE ALGECIRAS	67.326,00	20.611
BAHÍA DE CÁDIZ	19.229,00	29.131
BALEARES	59.879,00	49.743
BARCELONA	139.008,00	89.897
BILBAO	43.518,00	45.722
CARTAGENA	52.062,00	10.934
CASTELLÓN	29.595,00	38.233
CEUTA	13.736,00	10.725
FERROL-SAN CIBRAO	34.752,00	18.913
GIJÓN	19.769,00	2.337
HUELVA	64.980,00	27.113
LAS PALMAS	55.980,00	30.592
MÁLAGA	19.161,00	8.809
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	9.012,00	2.436
MELILLA	5.321,00	3.287
MOTRIL	8.730,00	3.262
PASAJES	17.980,00	8.906

STA. CRUZ DE TENERIFE	52.837,00	10.963
SANTANDER	44.906,00	30.966
SEVILLA	14.422,00	7.619
TARRAGONA	43.337,00	27.542
VALENCIA	118.571,00	191.921
VIGO	27.497,00	32.499
VILAGARCÍA	2.588,00	1.429
PUERTOS DEL ESTADO y otros	6.025,00	1.862
	1.073.207,00	**791.617**

(1) Según el Plan de Inversiones 2023/2027. Según presupuestos prorrogados PE 2023
(2) Datos según el cierre provisional a 31 de diciembre de 2025, EN PAGOS, sin otras altas de inmovilizado y excluyendo inversiones financieras

Las principales obras en curso, terminadas o comenzadas en 2025 han sido las siguientes:

Obras portuarias

Puerto	Obras
A Coruña	Acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira
	Red ferroviaria interior del puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira
Avilés	Relleno para explanada entre el sur del muelle de Valliniello y el muelle de Arcelor
Bahía de Algeciras	Renovación de instalación de los pantalanes del borde sur de la Dársena del Saladillo
	Ampliación de muelle y explanada en la dársena de La Galera
	Conjunto edificatorio multifuncional en el ámbito de la ordenación integral del frente norte del Llano Amarillo
	Ampliación y remodelación del PCF del puerto de Algeciras
	OPS en el puerto de Algeciras (Muelle Príncipe Felipe y tramo inicial del dique Norte)
	Refuerzo de caras expuestas al oleaje de las ventanas de disipación del espaldón del dique de abrigo exento de Isla Verde Exterior
Bahía de Cádiz	Nueva terminal de contenedores de Cádiz Fase II
	Acceso a la nueva terminal de contenedores de Cádiz. 2ª fase
	Ramales de acceso ferroviario a la nueva terminal de contenedores de Cádiz, 1ª fase
	Jet Grouting túnel de acceso a la NTC
Baleares	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma
	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de Botafoc del puerto de Eivissa

Barcelona	Remodelación instalaciones ASTA
	Remodelación muelle Contradique Norte
	Nueva rehabilitación edificio Portal de la Pau
	Nuevo acceso ferroviario. Vias de Acceso y Expedición/Recepción en Nou Llobregat. Servicios Afectados y Consolidación de Terreno.
	Infraestructura básica de conexión de redes de servicio entre los muelles de la Energía y Adosado
	Subestación 220/25 Kv y red de transporte 220 Kv
	Muelle Catalunya mota de recintos fase 1
	Ampliación del muelle Adosado. 4ª fase
Bilbao	Nueva infraestructura eléctrica para la conexión de buques a la red eléctrica terrestre en el muelle A-5 del puerto de Bilbao
	Espigón central de la ampliación del puerto de Bilbao en el Abra Exterior (2ª fase)
	Nueva infraestructura eléctrica de 60 MW para el proyecto OPS del puerto de Bilbao en Santurtzi
	Red de Saneamiento en El Abra Exterior Fase I
	Red de Saneamiento en el Abra Exterior Fase II
	Plantas fotovoltaicas integradas en el sistema OPS del puerto de Bilbao
	Nueva infraestructura eléctrica en Puerto de Bilbao para conexión de buques a la red eléctrica terrestre (Muelles A1, A2, A6, AZ3, Getxo 2 y 3)
Cartagena	Pavimentación del entorno del Muelle Sur y la Terminal Polivalente. Dársena de Escombreras.
	Nuevo puesto de control fronterizo en la dársena de Cartagena
	Remodelación del edificio central de la APC
	Nuevo edificio administrativo de Santa Lucía
	Acondicionamiento del vial principal de acceso a la dársena de Escombreras
Castellón	Mota de cierre para recinto de confinamiento en la dársena Sur del puerto de Castellón
	Acondicionamiento del muelle Transversal Exterior
	Primera fase de la Red Ferroviaria de la Dársena Sur
	Obra Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón
	Subestación eléctrica del nuevo acceso sur del puerto de Castellón
	Implantación de un sistema de seguridad y explotación integrado en la dársena norte del puerto de Castellón
	Construcción de la estación intermodal de Castellón
	Nueva sede de la Autoridad Portuaria de Castellón
Ceuta	Actuaciones de mejora para la Estación Marítima
Ferrol - San Cibrao	Reordenación Carretera Baja Puerto
	Acceso Ferroviario al puerto Exterior
Huelva	Rehabilitación para garantizar la estabilidad y seguridad estructural del Muelle de Carga de la Compañía Española de Minas de Tharsis
	Red de conducción de frío
	Obras relativas al Proyecto de "Nuevo Acceso Único al Puerto Exterior".

	Nueva Plataforma ro-ro en el Muelle Sur del Puerto de Huelva
	Ampliación de la terminal ferroviaria del muelle Sur
	Recinto numero 4 para material procedente de dragado en la margen derecha de la ría de Huelva. 2ª fase
Las Palmas	Prolongación dique de La Esfinge 4ª fase
	Dique Muelle Comercial
	Nuevas instalaciones fronterizas de control de mercancías (IFCM) en el puerto de Las Palmas
Málaga	Nuevo acceso puente carretero sur sobre el río Guadalmedina desde San Andrés
Pasaia	Terminación de la nueva lonja de Pasaia
Santa Cruz de Tenerife	Defensa y rellenos Puerto de Granadilla
	Trabajos finales de refuerzo del dique del puerto de Los Cristianos
Santander	Ampliación en altura del silo de automóviles de la parcela 8.2.3
	Renovación vía norte de ff.cc. Espigón Central de Raos
	Rampa Raos 9
	Tacón Raos 9
	Muelle Raos 6 - Fase 1
Sevilla	Prolongación de playa de vías en Palmas Altas
Tarragona	Terminal Intermodal Ferroviaria Puerto Centro Guadalajara (Obra Terminal)
Valencia	Subestación Eléctrica ST1 P. Valencia
	Muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia
	Red ferroviaria interior del puerto de Sagunto
	Nuevo paseo marítimo en la zona norte del Puerto de Sagunto
	OPS en el muelle Transversal de Costa del puerto de Valencia
	OPS en el muelle Transversal de Poniente y Perfecto Palacio del puerto de Valencia
	Nueva subestación transformadora con dos transformadores en el puerto de Valencia
	Duplicación de vía e implantación del tercer hilo ferroviario entre el muelle de Poniente y el muelle de Levante del puerto de Valencia
Vigo	Apartadero ferroviario en la PLISAN
	Peiraos do Solpor

Desde 2014 en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014 se redujeron las tasas portuarias de utilización (- 5 %) y de ocupación (- 8 %) para coadyuvar a la reducción de los costes portuarios. La reducción para los tráficos marítimos de corta distancia alcanzó el 7.5 %. En la Ley de Control de la Deuda Comercial del Estado se incluyó la completa desindexación de las tasas portuarias y de la valoración de los suelos portuarios, y se introdujeron bonificaciones muy importantes en la tasa de ocupación (hasta el 75 %) para favorecer la inversión privada en los puertos. Desde ese ejercicio se han mantenido congeladas las cuantías básicas de las tasas portuarias.

Por otro lado, en el ejercicio 2024 se ha avanzado en la posición de los puertos como plataformas de proyección logística internacional, afianzando su papel como verdadero instrumento de la competitividad del tejido productivo español. Para ello, se está impulsando la mejora de los accesos terrestres de los puertos, especialmente los ferroviarios.

Creado el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, permite generar condiciones más favorables de financiación para paliar el déficit de conexiones viarias y ferroviarias a los puertos de interés general que está condicionando la inversión privada concesional en los mismos. Este Fondo Financiero es un instrumento financiero que se nutre de las aportaciones de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias en concepto de préstamo, calculadas en función de los beneficios de los puertos. Las aportaciones ascienden a un porcentaje de los beneficios anuales de los puertos. Las Autoridades Portuarias pueden compensar sus aportaciones con la realización de inversiones en mejora de su propia accesibilidad viaria y ferroviaria, así como en el desarrollo de plataformas logísticas. Las cantidades aportadas tienen un período de amortización de veinte años y devengan intereses a favor de los puertos. Además, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias pueden realizar aportaciones voluntarias al Fondo, que tienen el mismo carácter de préstamo.

Gracias al Fondo Financiero de Accesibilidad se impulsa la financiación de dos tipos de proyectos de inversión:

- De “última milla”: inversiones en infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos de interés general desde el límite vigente de su zona de servicio, hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte abiertas al uso común.
- Las asociadas a la mejora de las redes generales de transporte de uso común, en orden a potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario, incluido el desarrollo de plataformas logísticas intermodales.

Con este instrumento se permite a los puertos participar en la financiación de los proyectos de conexión viaria y ferroviaria, potenciando el aumento de su área de influencia terrestre hacia el continente europeo, favoreciendo el transporte intermodal de mercancías y la sostenibilidad del sistema de transporte.

Tras la aprobación del Real Decreto 707/2015, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, se puso en funcionamiento el Comité para la Distribución del Fondo, constituido por los Presidentes de las Autoridades Portuarias y por el Presidente de Puertos del Estado.

En el mes de julio de 2025, el Consejo Rector de Puertos del Estado aprobó los presupuestos de inversión que cuentan con numerosas actuaciones de mejora de la conectividad terrestre de los puertos por importe de 633,89 millones de euros para modernizar sus redes internas viarias y ferroviarias interiores, referido al período 2025-2029. A estas actuaciones cabe añadir las 60 encuadradas en el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria desde la constitución de dicho mecanismo, siendo el importe previsto en el período 2025-2029 de 391,69 M€, de los cuales más del 90% es inversión ferroviaria dirigida a impulsar y aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril para que España salga de la cola de la Unión Europea en este ámbito, lo cual mejorará la competitividad de nuestro sector productivo.

Por último, cabe mencionar que, en lo que se refiere a actuaciones ferroviarias, se han firmado hasta la fecha diecisiete Convenios entre Puertos del Estado, ADIF y distintas Autoridades Portuarias para la financiación de diferentes accesos ferroviarios a los puertos, actuaciones en red general (principalmente apartaderos para

trenes de 750 metros) y terminales. Además, se han firmado otros cinco Convenios entre las Autoridades Portuarias, las distintas administraciones que ostentan la competencia en carreteras y, en algunos casos, Puertos del Estado para la financiación de la mejora de los accesos por carretera.

Puertos 4.0. Más de 30 millones de euros en las tres primeras convocatorias.

Dada la posición de los puertos como eslabones tractores del *Tradetech* para la transformación de la cadena logística a la economía 4.0, surge la creación del Fondo 'Puertos 4.0' como modelo de innovación abierta corporativa del sistema portuario español de interés general para potenciar y facilitar la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0.

Puertos 4.0 es una iniciativa de Puertos del Estado y las 28 Autoridades Portuarias, que se engloba en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del MITMS, y constituye el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0.

Es la primera vez que el sistema portuario español acomete un proyecto tan ambicioso e innovador respecto de los métodos y procedimientos ya implantados en la cadena logística. En su primera convocatoria, correspondiente al ejercicio 2020, se presupuestaron subvenciones por un importe de 12 millones de euros.

Desde el lanzamiento del fondo Puertos 4.0 en 2020, se han financiado ya más de 215 ideas y proyectos innovadores en las tres categorías (Ideas, Proyectos Comerciales y Proyectos Pre-comerciales), de las más de 900 solicitudes presentadas, con 47 millones de euros.

En diciembre de 2026 fue publicada una nueva convocatoria de ayudas para Ideas y Proyectos Comerciales, con una dotación de 6.750.000 euros, consolidándose como una herramienta clave para el desarrollo de la innovación en el transporte marítimo y la logística portuaria en España, contribuyendo a su competitividad internacional.

5.5 Dirección General de la Marina Mercante

La competencia sobre Marina Mercante es exclusiva del Estado, en virtud del artículo 149.1.20 de la Constitución Española. En desarrollo de este precepto, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que en su artículo 6 considera como “marina mercante” conceptos entre los que se encuentran la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, el salvamento marítimo y la prevención de la contaminación y protección del medio ambiente marino.

Normativa y organización

Según el artículo 7 del texto normativo antes mencionado, la política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la AGE en el artículo 149.1 de la Constitución, a la consecución de los siguientes objetivos:

- La tutela de la seguridad de la navegación y seguridad marítima, y la vida humana en la mar.
- La protección del medio ambiente marino.
- La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
- El mantenimiento de las navegaciones de interés público.
- La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.
- La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos dependen orgánica y funcionalmente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de la Marina Mercante con competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil.

La ley les atribuye el ejercicio de las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, sin perjuicio de las competencias que, en relación con la actividad pesquera, correspondan al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

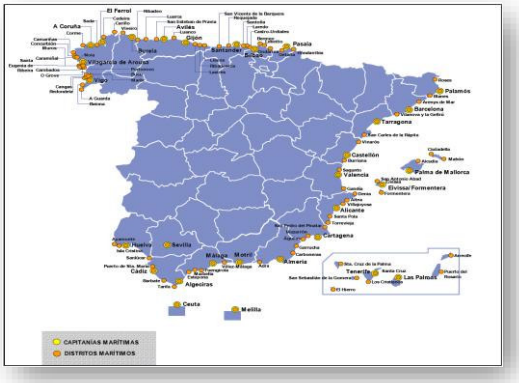
La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establecía en su disposición final segunda que el Gobierno debía reglamentar el número, ámbito geográfico y nombre de cada una de las provincias y distritos marítimos en que deba quedar dividido el litoral, así como la constitución, estructura orgánica, competencias y demás aspectos de la estructura periférica del Departamento, Capitanías Marítimas, Consejos de Navegación y Puerto y Consejos de Navegación.

El Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas, vino a hacer efectivas en parte las previsiones reglamentarias mencionadas desarrollando parcialmente la estructura periférica de la Administración marítima estatal, al organizar funcionalmente el litoral mediante el establecimiento de las correspondientes Capitanías Marítimas, que se clasificaron en Capitanías Marítimas de primera, segunda y tercera categoría, dependiendo del volumen y de las condiciones de tráfico marítimo de los puertos de adscripción, correspondiendo a las de primera categoría la supervisión y dirección de las restantes.

El Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, derogó el anterior de 1995 y estableció que las antiguas Capitanías Marítimas de segunda y tercera categoría pasaran a denominarse Distritos Marítimos siendo todos, Capitanías y Distritos, órganos administrativos.

Actualmente existen 30 capitanías marítimas, con 78 distritos marítimos.

Capitanías y Distritos Marítimos



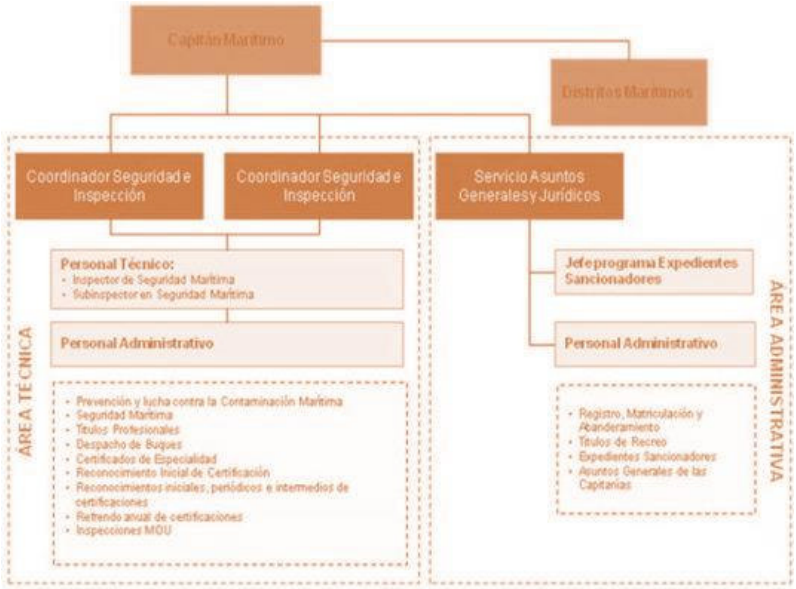
Funciones

Las funciones de las Capitanías Marítimas son, entre otras, las siguientes:

- La aplicación de las normas sobre enrole y desenrole de tripulaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
- La gestión, organización y administración de los Registros de Buques y Empresas Marítimas en la periferia.
- La tramitación de los títulos profesionales o de recreo.
- Las inspecciones técnicas constructivas de los buques que se hallen en construcción en astilleros españoles, así como las inspecciones operativas a los buques que realicen escalas comerciales en puertos españoles.
- La inspección de las mercancías a bordo de los buques, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas.
- La autorización o prohibición de entrada y salida de buques de las aguas españolas.
- Todas aquellas funciones relativas, en general, a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Organización

Las Capitanías Marítimas se estructuran en las siguientes áreas de gestión, como puede observarse en el cuadro que aparece a continuación.



Por lo que se refiere al personal de las Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos, a 31 de diciembre de 2025, el número de funcionarios en servicio es de 557 y el número de personal laboral contratado es de 27 personas, con un total de 584.

Actividad

En cuanto a su actividad a lo largo de 2025, se puede analizar en función de los siguientes ámbitos de actuación.

- Actividad Inspectora: En 2025 los inspectores de las capitanías y distritos marítimos han realizado un total de 24.164 actividades inspectoras a buques y embarcaciones de pabellón español, desglosadas del siguiente modo: 17.134 corresponden a actividades inspectoras en buques mercantes y pesqueros, 1.792 autocertificaciones, 1.534 realizadas por las OAs y 3.704 a actuaciones administrativas en embarcaciones de recreo (revisión de la documentación para la expedición inicial y renovaciones de certificados de embarcaciones de recreo). Respecto a los buques mercantes de pabellón extranjero que arribaron a puerto español a lo largo de 2025, los inspectores de capitanías y distritos marítimos realizaron 1.292 actividades inspectoras dentro del ámbito del Memorándum de París.

  El Memorándum de París tiene como objetivo la mejora de la seguridad marítima y la protección del medio marino, mediante la inspección coordinada y el control de los buques extranjeros que hacen escala en puertos de los Estados miembros. Comprende las administraciones marítimas de los Estados

Ribereños de la Unión Europea junto con Canadá, Islandia, Noruega, Reino Unido y Montenegro. La Federación Rusa tiene suspendida su membresía desde mayo de 2022 hasta nuevo aviso.

España ocupó el tercer puesto en 2025 entre los estados miembros del Memorándum de Paris en cuanto a esfuerzo inspector.

- Registro y abanderamiento de buques: En la siguiente tabla se muestra el número de expedientes iniciados y resueltos de registro de buques.

Expedientes tramitados en Registro de buques

INSCRIPCIONES Y BAJAS EN EL REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL	ENERO-DICIEMBRE 2025				
	Iniciados	Tramitados	Resueltos	Denegados	Total Resueltos
Abanderamiento	128	100	4	13	117
Bajas	920	126	859	38	1.023
Inicio de construcción	195	121	21	7	149
Inscripción definitiva	177	165	10	7	182
Inscripción recreo	1.075	1.076	1	37	1.114
Proceso de construcción	585	244	267	6	517
Registro especial	5	2	3	0	5
	3.085	1.834	1.165	108	3.107
RECREO MENOR					
Insc. Recreo Menor 12 m.					2.557
TOTAL					**2.557**
INCIDENCIAS REGISTRALES EN BUQUES EMBARCACIONES					
Incidencias registrales	26.163	4.494	2.032	221	6.747
TOTAL	26.163	4.494	2.032	221	6.747
TRAMITACIÓN DOCUMENTAL					
Patentes de navegación	44	12	49	3	64
Recreo-permiso de navegación	12.215	12.309	0	106	12.415
Roles y prórrogas	197	67	89	8	164
Archivo General	0	0	517	0	517
TOTAL	12.456	12.388	655	117	13.160
TOTAL GENERAL	41.704				25.571

- Actuaciones sobre procedimientos administrativos sancionadores: En virtud de la obligación que establece el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y el Real Decreto 1772/94, de 5 de agosto, que aprueba el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, en noviembre de 1995 se constituyó en la Dirección General de la Marina Mercante, la Unidad de Procedimientos Sancionadores.

- Esta Unidad y la extensión de la organización a los servicios periféricos de la Administración Marítima, ha venido generando una actividad constante. Durante el año 2025 se han iniciado 2.122 procedimientos administrativos sancionadores (desglosados en 2.024 por infracciones graves y 98 por infracciones leves) y han sido resueltos 1.907, incluidos procedimientos iniciados en 2024 y años anteriores. Asimismo, se han tramitado 143 recursos de alzada y 25 recursos contencioso-administrativos.

- La actividad en el ámbito sancionador ha venido acompañada desde el 2010, en que se modificó el Código Penal, de un esfuerzo de colaboración con la Fiscalía de Medio Ambiente en materia de sanciones por contaminación del medio marítimo.

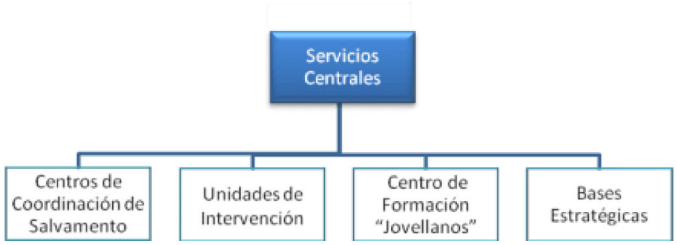
5.5.1. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima o Salvamento Marítimo es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Fue creada por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y entró en funcionamiento en 1993. Se regula por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Organización

Por lo que se refiere a la organización de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, el siguiente organigrama refleja las unidades de ella dependientes.

Unidades dependientes de SASEMAR



Salvamento Marítimo coordina, desde sus 20 Centros de Coordinación de Salvamento, los medios humanos y materiales propios, o pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores locales, regionales, o internacionales. Cuenta con 1 Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) en Madrid y 19 Centros

de Coordinación de Salvamento (CCS) distribuidos a lo largo de la costa, cuya ubicación se ha determinado teniendo en cuenta las necesidades de cobertura de la franja litoral y de la zona SAR marítima española.

Red de Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo. Fuente web de SASEMAR



Funciones

Le corresponde la prestación de servicios de búsqueda y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Da respuesta a todas las emergencias que pueden surgir en la mar: rescates, búsquedas, evacuaciones médicas, remolque, lucha contra la contaminación, difusión de avisos a la navegación, potenciación de la seguridad del tráfico marítimo y, desde luego, la recepción y la inmediata respuesta a las llamadas de socorro desde la mar.

Es responsable en materia de salvamento del área asignada internacionalmente a cada estado ribereño por la OMI (Organización Marítima Internacional). La de España se extiende sobre un millón y medio de kilómetros cuadrados, equivalente a tres veces el territorio nacional.

Mediante los sistemas de comunicación de emergencias, incluidos en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y el teléfono de emergencias 900 202 202, se puede establecer el contacto con Salvamento Marítimo las 24 horas del día, todos los días del año.

Las funciones de dichos centros son:

- El salvamento de la vida humana en la mar.
- La prevención y lucha contra la contaminación marina.
- La vigilancia y control del tráfico marítimo.
- El apoyo e información, tanto a la Administración Marítima, como a otras administraciones e instituciones.

Con carácter general, los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) son los encargados de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda, rescate, salvamento y lucha contra la contaminación en el ámbito geográfico asignado a cada uno de ellos. Además de esta función, algunos CCS realizan las tareas específicas que se describen en la siguiente tabla

Tareas específicas de Control de Tráfico de los CCS

CCS	TAREAS
Tarifa, Finisterre y Almería.	Supervisión del tráfico marítimo a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico establecidos en sus zonas.
Las Palmas y Tenerife.	Cumplimiento de las medidas asociadas a la Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) de Canarias tales como el control de los Dispositivos de Separación de Tráfico Marítimo de Canarias
Bilbao, Cádiz, Cartagena, Castellón, Huelva, La Coruña, Santander, Tarragona y Vigo.	Gestión del tráfico marítimo-portuario en colaboración con las Autoridades Portuarias de Avilés, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Castellón, Huelva, La Coruña, Santander, Tarragona, Vigo, Ferrol, Marín y Pontevedra.

La flota marítima de Salvamento Marítimo está compuesta por 5 buques polivalentes, 9 remolcadores, 57 embarcaciones de intervención rápida y 5 guardamares. Todas estas unidades trabajan para ejecutar misiones relacionadas con emergencias marítimas. Los medios marítimos están reforzados por 11 bases de helicópteros y una flota de 3 aviones.

Todas las unidades de las que dispone Salvamento Marítimo, complementadas por aquellas otras que con la misma finalidad pueden aportar otras administraciones y organismos colaboradores, constituyen la base operativa de la organización dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Desde las bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación se presta el apoyo de infraestructura logística y de provisión de equipos y materiales a las Operaciones Especiales. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima cuenta con seis bases estratégicas ubicadas en A Coruña, Santander, Castellón, Cartagena, Sevilla y Tenerife. Desde los Servicios Centrales de la Sociedad en Madrid, y más concretamente desde la unidad de Operaciones Especiales, se realiza la coordinación de los trabajos de las bases estratégicas.

Estas bases tienen como objetivos principales el mantenimiento y reparación de los equipos de salvamento y lucha contra la contaminación, así como la prestación de infraestructura logística para posibilitar una pronta respuesta ante cualquier episodio de emergencia.

Los componentes básicos del material de cada base son:

- Cercos de contención de hidrocarburos para puerto y costa.
- Equipos de recuperación de hidrocarburos de la superficie del mar.
- Tanques flotantes de almacenamiento del hidrocarburo recuperado.
- Equipos de buceo y elemento para las operaciones consideradas especiales.

Actividad

- **Personas asistidas**

A lo largo de 2025, Salvamento Marítimo ha coordinado el rescate, asistencia o búsqueda de 41.387 personas (una media de 113 al día) en toda España, de las cuales 14.479 fueron rescatadas por medios de Salvamento Marítimo.

- **Buques atendidos**

Salvamento Marítimo ha atendido en 2025 a 5.376 embarcaciones.

- **Control del tráfico marítimo**

El tráfico marítimo total controlado por Salvamento Marítimo en DST y puerto asciende a 308.383 buques en 2025. De este total, el número total de buques controlados por los centros de Salvamento Marítimo en los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa, Cabo de Gata, Canarias Oriental y Occidental ha ascendido a 154.353 buques.



Centro	2025	2024	VAR %
Totales	**322.687**	**323.525**	**-0%**
CCS Tarifa	80.238	79.142	1%
CCS Algeciras	57.262	58.306	-2%
CCS Finisterre	35.915	35.970	-0%
CCS Almería	34.104	35.667	-4%
CCS Las Palmas	25.431	24.165	5%
CCS Tenerife	20.192	19.525	3%
CCS Cartagena	12.719	13.756	-6%
CCS Cadiz	12.417	11.637	7%
CCS Huelva	10.107	9.999	-3%
CCS Vigo	8.475	8.609	-3%
CCS Bilbao	5.339	5.866	-9%
CCS Tarragona	4.519	5.010	-10%
CCS Santander	4.168	4.949	-6%
CCS La Coruna	3.970	4.100	-3%
CCS Valencia	3.532	2.576	37%
CCS Castellon	2.775	2.625	6%
CCS Gijon	1.488	1.599	-7%
CNCS Madrid	36	24	50%

- **Por un mar más limpio**

Una de las herramientas clave para la lucha contra la contaminación es el programa de vigilancia aérea por el cual se vigilan de manera intensiva nuestros mares. Este programa de vigilancia se realiza conjuntamente con aviones de Salvamento Marítimo y satélites de la Unión Europea. Este programa detecta vertidos de diferente naturaleza tales como hidrocarburos, productos químicos, etc… que puedan verter los barcos, plataformas petrolíferas u otros tipos de industria. Cabe destacar que el programa de vigilancia aérea incluye, como novedad, campañas específicas para la detección de basuras marinas.

Cada día se vigila una superficie marina mayor que la superficie de todo el territorio español. En concreto en el año 2025, se han vigilado más de 226 millones de km². Como resultado, se vigilan más de 163.156 buques en navegación.

Por otro lado, con el objeto de contribuir a la sensibilización de la ciudanía, Salvamento Marítimo realiza acciones de concienciación relacionadas con los mares limpios y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 (premios de ODS 14, mensajes divulgativos en redes sociales, folletos infantiles, etc.).

5.6 Dirección General de Carreteras

Los Servicios Periféricos de la Dirección General de Carreteras se regulan mediante la Orden Ministerial de 7 de febrero de 1986, por la que se establece la estructura y funciones de los Servicios Provinciales y Regionales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Esta Orden ha sido parcialmente modificada por sucesivas disposiciones, que se citan a continuación:

Normativa

- Resolución de 6 de abril de 1988 de la CECIR sobre funcionamiento de los Servicios Periféricos del MOPU y aprobatoria de la Relación de Puestos de Trabajo de los mismos.
- Orden de 26 de julio de 1988 que contiene nuevas denominaciones de puestos de trabajo.
- Orden de 12 de julio de 1991 sobre acomodación de nueva RPT.
- Resolución de la CECIR de 28 de junio de 1995 sobre modificación a Jefes de los Servicios de Conservación y Explotación.
- Orden FOM 2873/2007, de 24 de septiembre sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
- Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.
- Orden FOM/1356/2016, de 20 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.
- Orden TMA/355/2023, de 10 de abril, por la que se modifica la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados créditos para gastos y delegación de competencias.
- Real Decreto 250/2023, de 4 de abril, por el que se modifican el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

Estructura

Los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se estructuran en:

- 15 Demarcaciones de Carreteras, de ámbito regional, que realizan funciones en materia de planificación, proyectos, obras, conservación, explotación y administración en relación con la Red de Carreteras del Estado.
- 28 Unidades de Carreteras, que dependen a su vez de la Demarcación de Carreteras correspondiente, y únicamente realizan funciones de conservación y explotación.

En el siguiente cuadro se describen las Demarcaciones de Carreteras existentes y las Unidades de Carreteras dependientes de éstas. Indicar que en las Comunidades Autónomas de Andalucía y de Castilla y León existen dos Demarcaciones (Occidental y Oriental) debido a su extensión territorial y no existen Demarcaciones en las Comunidades Autónomas de las Islas Baleares, Canarias, Navarra y País Vasco por haber sido transferidas todas las carreteras a las respectivas Administraciones Autonómicas.

Demarcaciones de Carreteras

DEMARCACIONES	UNIDADES
ANDALUCÍA OCCIDENTAL: Sevilla (incluye Ceuta)	Cádiz Córdoba Huelva
ANDALUCÍA ORIENTAL: Granada (incluye Melilla)	Almería Jaén Málaga
ARAGÓN: Zaragoza	Huesca Teruel
ASTURIAS: Oviedo	----
CANTABRIA: Santander	----
CASTILLA-LA MANCHA: Toledo	Albacete Ciudad Real Cuenca Guadalajara
CASTILLA Y LEÓN ORIENTAL: Burgos	Ávila Segovia Soria
CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL: Valladolid	León Palencia Salamanca Zamora
CATALUÑA: Barcelona	Girona Lleida Tarragona
EXTREMADURA: Badajoz	Cáceres
GALICIA: A Coruña	Lugo Ourense Pontevedra
C. DE MADRID: Madrid	----
REGIÓN DE MURCIA: Murcia	----
LA RIOJA: Logroño	----
COMUNIDAD VALENCIANA: Valencia	Alicante Castellón
15	**28**

Para más información consultar aquí

En los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras, a fecha de 31 de diciembre de 2025, trabajan un total de 1.252 efectivos, de los que 625 son personal laboral y 627 personal funcionario.

Actividad

A continuación, se presentan dos tablas con los datos de la inversión en carreteras del Estado en 2025, lo cual se considera un reflejo de la actividad que la Dirección General de Carreteras lleva a cabo con el apoyo de las Demarcaciones y Unidades de Carreteras.

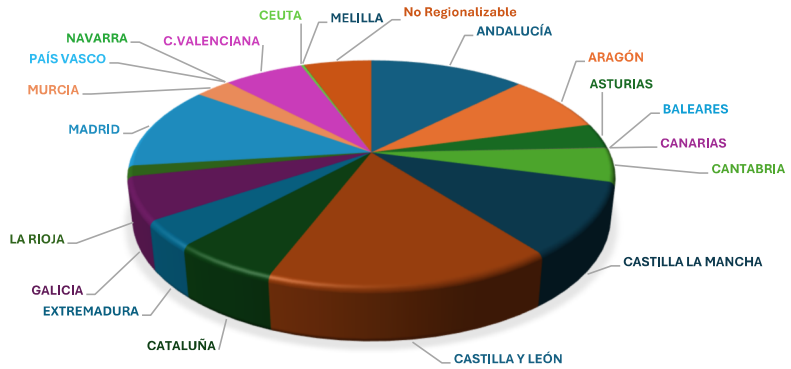


Gráfico actualizado a diciembre de 2025

Inversiones en carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en 2025 (en millones de euros)

Comunidad Autónoma	Creación Infraestructura Carreteras (453B)	Conservación Explotación (453C)	D.G. Carreteras	SEITTSA Carreteras	Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (45AA+45FB+45FC+46FB)	TOTAL EJECUCION 2023 (Cap. 6 PGE)
ANDALUCÍA	133,101	154,097	287,198	4,827	76,666	368,691
ARAGÓN	83,353	134,858	218,211	14,879	11,713	244,803
ASTURIAS	34,834	33,536	68,370	0,000	37,603	105,973
BALEARES	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CANARIAS	0,000	1,200	1,200	0,000	0,000	1,200
CANTABRIA	80,531	29,514	110,045	0,000	33,437	143,482
CASTILLA LA MANCHA	20,998	255,988	276,986	15,703	15,067	307,756
CASTILLA Y LEÓN	175,172	263,308	438,480	0,000	42,676	481,156
CATALUÑA	44,518	124,744	169,262	0,000	8,772	178,034
EXTREMADURA	39,286	40,699	79,985	0,000	29,728	109,713
GALICIA	57,509	93,763	151,272	0,000	28,920	180,192
LA RIOJA	33,270	10,682	43,952	0,000	0,681	44,633
MADRID	196,191	120,291	316,482	30,136	6,548	353,166
MURCIA	56,006	13,780	69,786	6,263	10,227	86,276
NAVARRA	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PAÍS VASCO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
C.VALENCIANA	76,365	94,229	170,594	7,884	10,669	189,147
CEUTA	0,000	3,879	3,879	0,000	2,967	6,846

MELILLA	0,000	0,527	0,527	0,000	0,000	0,527
Suma Regionalizable	**1031,134**	**1375,095**	**2406,229**	**79,692**	**315,674**	**2801,595**
No Regionalizable	**20,484**	**123,150**	**143,634**	**0,216**	**16,796**	**160,646**
TOTAL	**1051,618**	**1498,245**	**2549,863**	**79,908**	**332,470**	**2962,241**

Tabla actualizada a diciembre de 2025

5.7 Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) fue creada en 2008 al amparo de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos.

Su Estatuto se aprueba mediante Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero; última actualización publicada el 08 de marzo de 2023, que incluye la modificación prevista en el Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo.

Funciones

AESA es el organismo al que le compete el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la concesión de licencias, certificados y títulos para la realización de actividades aeronáuticas civiles, la iniciativa para la aprobación de normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea, para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la gestión del registro de matrículas de aeronaves, la protección del usuario del transporte aéreo para su elevación a los órganos competentes Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Criterios de actuación

La Agencia tiene por objeto la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte.

Para el cumplimiento de dicho objeto, la Agencia se guiará por los siguientes criterios de actuación:

- Preservar la seguridad del transporte aéreo de acuerdo con los principios y normas vigentes en materia de aviación civil.

- Promover el desarrollo y establecimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como de los procedimientos para su aplicación.
- Promover una cultura de seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil.
- Proteger y defender los intereses de la sociedad, y en particular de los usuarios, velando por el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medio ambiente.
- Desarrollar sus competencias atendiendo a las necesidades de la aviación civil, en términos de calidad, eficacia y eficiencia y competitividad.

Estructura

El organigrama de AESA es el siguiente:

Organigrama de AESA



Además de su sede central, sita en Madrid, AESA se estructura territorialmente en Oficinas de Seguridad en Vuelo (OSV).

La distribución territorial de las Oficinas de Seguridad en Vuelo de AESA queda como sigue:

Oficinas de Seguridad en vuelo AESA



Nº	Ámbito	Sede
OSV 1	Barajas	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
OSV 2	Andalucía, Ceuta, Melilla y Badajoz	Aeropuerto de Sevilla-San Pablo
OSV 3	Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Albacete, Teruel y Zaragoza	Aeropuerto de Valencia-Manises
OSV 4	Cataluña y Huesca	Aeropuerto de Sabadell
OSV 6	Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Cáceres, Castilla y León, Galicia, País Vasco, Cantabria, Asturias, La Rioja y Navarra	Aeropuerto de Cuatro Vientos
OSV 7	Baleares	Aeropuerto de Palma de Mallorca-Son Sant Joan
OSV 8	Canarias	Aeropuerto de Gran Canaria-Gando

Las Oficinas de Seguridad en Vuelo dependen de la Dirección de Seguridad de Aeronaves y sus funciones y responsabilidades se establecen en el Estatuto de AESA como: actuaciones de inspección y supervisión, preparación de la emisión de títulos habilitantes en materia de operaciones, mantenimiento, organizaciones de diseño y producción de aeronaves y licencias al personal, en sus respectivos ámbitos territoriales, con excepción de las referidas a las organizaciones de diseño de aeronaves (competencia de EASA conforme al Reglamento UE nº1139/2018), y a las organizaciones de producción de aeronaves, por Resolución del Director de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de 27 de octubre de 2008.

En general, estas funciones y responsabilidades se asignan teniendo en cuenta los principios de cercanía al ciudadano y agilidad para la realización de inspecciones. Además, participan aportando personal experto en procesos gestionados directamente por las correspondientes unidades de los Servicios Centrales de AESA.

De forma general, y sin pretender un desarrollo exhaustivo de las mismas, las principales responsabilidades y funciones de las OSV, son la tramitación de solicitudes, y la supervisión y control del cumplimiento de los requisitos vigentes, incluyendo las actuaciones de inspección aeronáutica correspondientes, relacionados con:

- Organizaciones de Mantenimiento, Parte 145 y nacionales, Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) y Organizaciones de Aeronavegabilidad Combinadas (CAO).
- Certificados de aeronavegabilidad, revisión de aeronavegabilidad, certificados de niveles de ruido, autorizaciones de vuelo, condiciones de vuelo e identificaciones provisionales, licencias de estación, apertura, modificación y anotaciones en libros de aeronave y cartillas de motor, certificados de aeronavegabilidad para la exportación.
- Exenciones relacionadas con aeronavegabilidad continuada y aprobaciones operacionales.
- Aceptación de aeronaves.
- Inspección de aeronaves construidas por aficionados.
- Programas de mantenimiento de aeronaves.
- Actuaciones de inspección aeronáuticas del Programa ACAM.

Actividad

La principal actividad de esta Agencia se enmarca en la Orden FOM/922/2013, de 27 de marzo, por la que se establecen las directrices para determinar el contenido de los planes de actuaciones inspectoras de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y se fija su periodicidad y forma de aprobación y de ejecución.

En las directrices para la elaboración de los planes anuales de inspección, se ha tenido en cuenta la actividad de diversos Comités de Seguridad, configurados como grupos de trabajo, conforme a lo previsto en el artículo 22.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Dentro de este marco normativo, la potestad inspectora de esta Agencia se articula a través del Plan de Actuaciones Inspectoras, y del plan de acción anual, distinguiéndose entre actuaciones de oficio y a demanda.

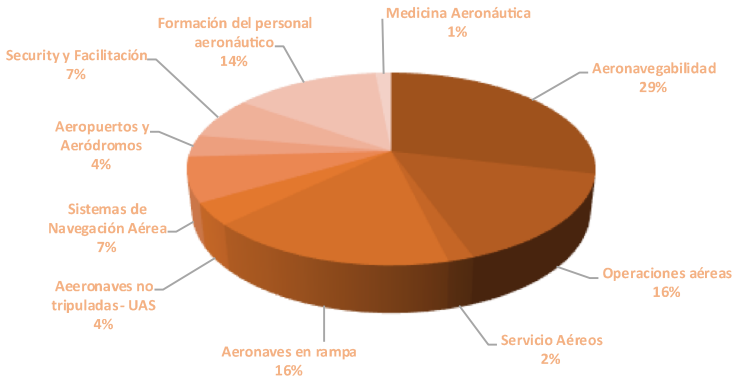
Dentro de las actuaciones que lleva a cabo AESA, podemos distinguir tres áreas de trabajo:

- Actuaciones inspectoras de oficio y a demanda:
  - Medicina Aeronáutica;
  - Formación del personal aeronáutico;
  - Security y Facilitación;
  - Aeropuertos y Aeródromos;

- Sistemas de Navegación Aérea;
- Aeronaves no tripuladas – UAS;
- Aeronaves en rampa;
- Servicio Aéreos;
- Operaciones aéreas;
- Aeronavegabilidad.

- Tramitaciones sin inspección registro de matrículas de aeronaves, servidumbres aeronáuticas, reclamaciones de pasajeros, operaciones comerciales de compañías, etc.;
- Gestiones de licencias al personal aeronáutico (pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros, controladores aéreos, técnicos de mantenimiento, personal de seguridad).

En las siguientes tablas se detallan las cifras concretas de las actuaciones anteriormente citadas llevadas a cabo durante el año 2025:

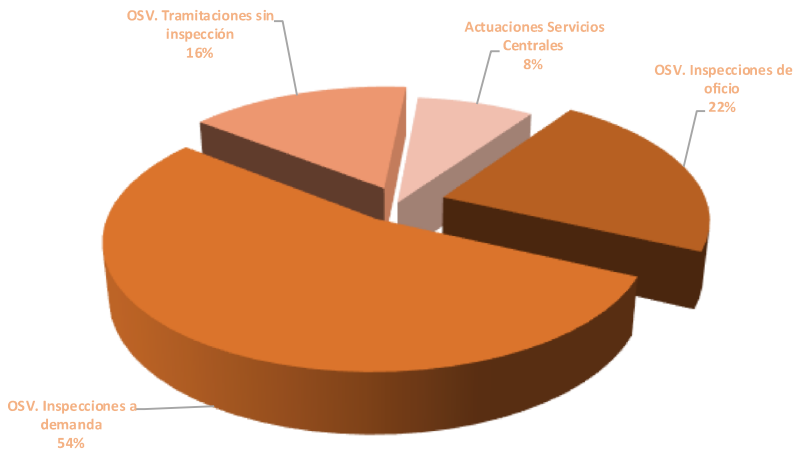


ACTUACIONES INSPECTORAS	TOTAL EJECUTADAS EN 2025
Aeronavegabilidad	2.175
Operaciones aéreas	1.190
Servicio Aéreos	130
Aeronaves en rampa	1.259
Aeronaves no tripuladas - UAS	279
Sistemas de Navegación Aérea	569
Aeropuertos y Aeródromos	277

Security y Facilitación	532
Formación del personal aeronáutico	1.038
Medicina Aeronáutica	113
TOTAL ACTUACIONES INSPECTORAS AESA	**7.562**
TOTAL TRAMITACIONES SIN INSPECCIÓN	**52.483**
TOTAL GESTIONES DE LICENCIAS	**47.110**

Las Oficinas de Seguridad en Vuelo (OSV) centran su actividad en el ámbito global de aeronavegabilidad, tanto el área de actuaciones inspectoras como en el de tramitaciones sin inspección.

A continuación, se detallan las cifras correspondientes al ámbito global de aeronavegabilidad durante el año 2025, en que se diferencia la actividad de la OSV y la actividad de los servicios centrales:



Actividades en OSV	Actuaciones Inspectoras de oficio	Actuaciones Inspectoras a demanda	Tramitaciones sin inspección
OSV1	70	135	19
OSV2	55	141	45
OSV3	87	277	65
OSV4	114	349	165

OSV6	150	334	71
OSV7	60	96	37
OSV8	43	68	11
TOTAL ACTUACIONES	**579**	**1400**	**413**

5.8 Dirección General del Instituto Geográfico Nacional

5.5.2. Instituto Geográfico Nacional (IGN)

El Instituto Geográfico Nacional (IGN) fue creado el 12 de septiembre de 1870, dependiendo administrativamente de la Dirección de Estadística del Ministerio de Fomento, pero con plena libertad para el ejercicio de las facultades técnicas que se le atribuyeron, consistentes en "la determinación de la forma y dimensiones de la Tierra, triangulaciones geodésicas de diversos órdenes, nivelaciones de precisión, triangulación topográfica, topografía del mapa y del catastro, y determinación y conservación de los tipos internacionales de pesas y medidas".

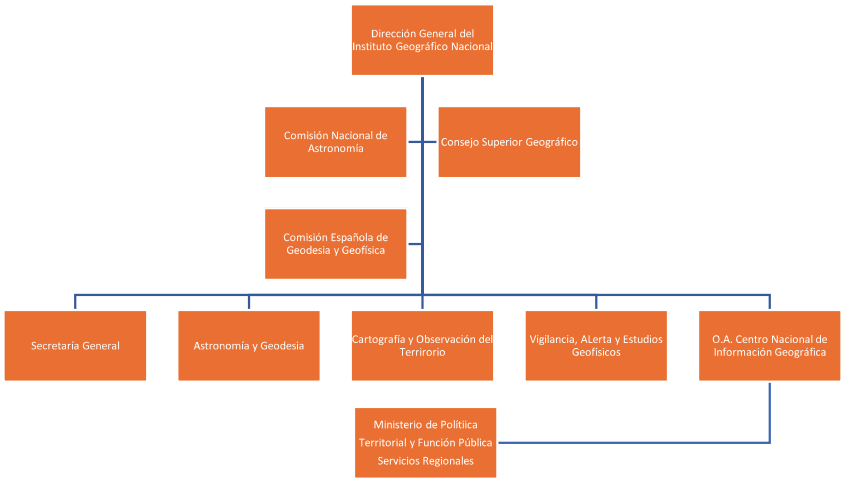
Actualmente, el Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales establece las funciones del IGN, así como los órganos que lo integran con rango de subdirección general, siendo estos la Secretaría General, la Subdirección General de Astronomía y Geodesia, la Subdirección General de Vigilancia, Alerta y Estudios Geofísicos y la Subdirección General de Cartografía y Observación del Territorio. También cuenta con los Servicios Regionales, unidades adscritas a las Delegaciones del Gobierno con dependencia funcional del IGN. Por otra parte, el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) es un organismo autónomo adscrito al Ministerio través del IGN.

Las funciones principales del IGN son:

- Planificación, desarrollo instrumental y explotación científica de infraestructuras para astronomía y para el estudio de las Ciencias de la Tierra.
- Planificación y gestión de sistemas de detección sísmicos, de vigilancia volcánica y de maremotos, así como de las redes de observación del campo magnético terrestre y de las redes geodésicas de ámbito nacional.
- Coordinación, desarrollo y seguimiento del Plan Nacional de vigilancia sísmica, vulcanológica y de otros fenómenos geofísicos.
- Actuación como Centro Nacional de Datos de la Comisión Preparatoria de la Organización del Tratado de Prohibición Completa de Ensayos Nucleares (OTPCE).
- Desarrollo de planes nacionales de observación del territorio.

- Producción y actualización de bases de datos cartográficas y topográficas, del Mapa Topográfico Nacional, del Atlas Nacional de España y de otra cartografía oficial e información geográfica en España.
- Soporte técnico y operativo del Sistema Cartográfico Nacional, y gestión de la Infraestructura de Datos Espaciales de España (IDEE) y del Plan Cartográfico Nacional.
- Conservación y actualización de fondos bibliográficos de cartografía histórica.

Organigrama



Actividad

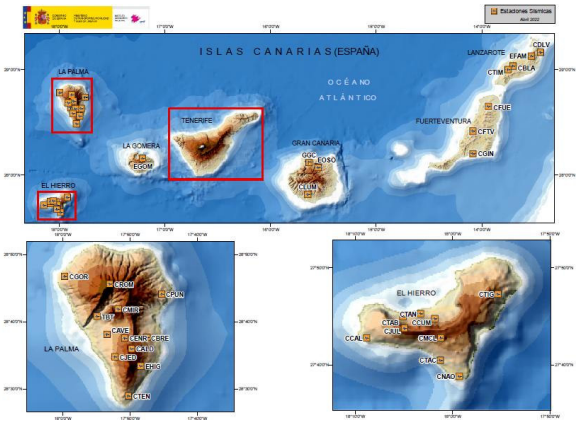
Los Observatorios y Centros especializados de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional que, a diferencia de sus Servicios Regionales, no están integrados en las Delegaciones del Gobierno, se reparten en cuatro unidades, las dos primeras forman la Subdirección General de Vigilancia Alerta y Estudios Geofísicos y las dos últimas forman la Subdirección General de Astronomía y Geodesia:

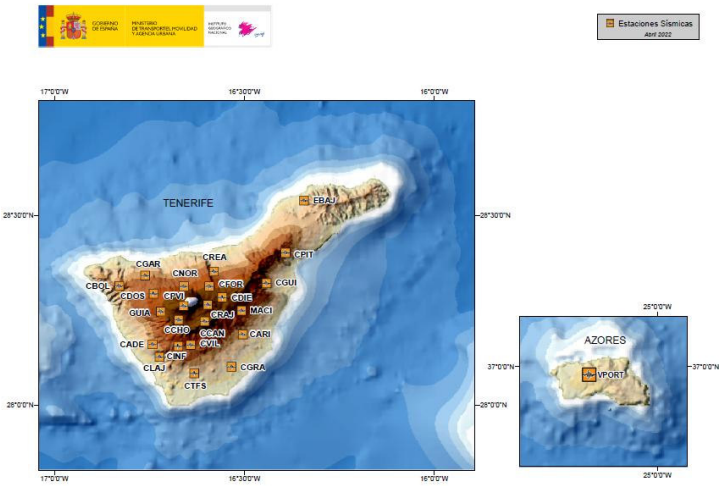
- La Red Sísmica Nacional (RSN) repartida por todo nuestro territorio, con 130 estaciones de velocidad y 250 de aceleración (http://www.ign.es/web/ign/portal/sis-area-sismicidad), es la responsable de la planificación y gestión de sistemas de vigilancia, comunicación y alerta a las instituciones de los movimientos sísmicos ocurridos en territorio nacional, así como de los maremotos que puedan afectar a las costas españolas.

Estaciones sísmicas de velocidad en la península e Islas Baleares.

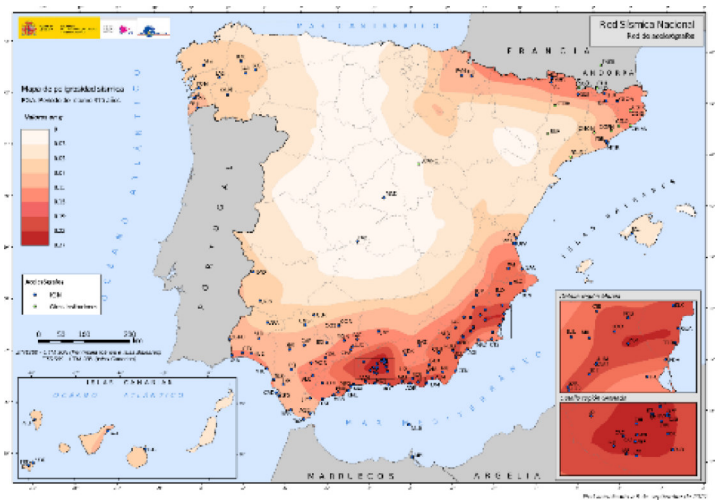


Estaciones sísmicas de velocidad en las Islas Canarias y Azores





Estaciones de aceleración



Durante el año 2025 se ha instalado 5 estaciones sísmicas (3 en Canarias, 2 península), 2 acelerómetros (pero se dio de baja 1) y 33 de la red SILEX.

Cabe destacar el inicio de la elaboración del mapa nacional de peligrosidad sísmica. Este es un producto de gran trascendencia que el IGN ha realizado y actualizado periódicamente (1956, 1968, 1994, 2002, 2012) y es un producto básico e indispensable para la Normativa Nacional de Construcción Sismorresistente y para la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el Riesgo Sísmico. Desde 2025 la RSN está trabajando en una nueva actualización que está previsto que esté terminada en 2027. Para ello la RSN cuenta con un equipo especializado en ingeniería sísmica de 5 personas que además coordina la contribución a este mapa de otros organismos como el CSIC y Universidades.

Asimismo, destacamos en 2025 las labores realizadas para la mejora de la respuesta automática y la Alerta Temprana mediante aplicaciones IA para asegurar el correcto cumplimiento de nuestra responsabilidad de asesoramiento a Protección Civil en Planes de Emergencia Estatales y Autonómicos, con la necesidad de reforzar la realización de trabajos y estudios de innovación e investigación en los campos de la sismología, la volcanología y la meteorología espacial, implementando sistemas redundantes, automáticos y resilientes que permitan una alerta temprana eficaz. Se ha continuado con el desarrollo de la Red de Alerta de Tsunamis en las costas españolas y participando en el "Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta temprana y mitigación de tsunamis en el Atlántico nororiental, el Mediterráneo y mares adyacentes". Además de las tareas de monitorización y alerta de los fenómenos susceptibles de producir maremotos, destaca la participación en distintos proyectos de investigación para caracterizar las fuentes de tsunamis y la realización de simulaciones numéricas de propagación de tsunami aplicables a la alerta temprana. También se ha participado en el proyecto de la UNESCO con financiación europea CoastWAVE. En el marco de este proyecto se ha contribuido a la preparación de Chipiona (Cádiz) para su certificación dentro del programa de la UNESCO "Tsunami Ready" y se ha participado en el panel nacional "Tsunami Ready".

De la Red Sísmica Nacional depende el Centro Sismológico de Sonseca en Toledo, estación sísmica primaria de la Comisión Preparatoria para el Tratado de Prohibición de Ensayos nucleares (OPTCE) consistente en un array compuesto de 21 sismómetros y que además actúa como centro de respaldo de la Red Sísmica Nacional. Actualmente se está trabajando en la actualización de toda la estación. Este es un ambicioso proyecto que será sufragado principalmente por la OTPCE y por el cual se renovará toda la instrumentación sísmica y de comunicaciones del Centro Sismológico de Sonseca. En esta renovación se remplazan los más de 40 km de tendido de alimentación de cobre por uno de aluminio, el tendido de 40 km de comunicaciones por pares de cobre por uno de fibra óptica, la instalación eléctrica de las oficinas centrales y se instalan en los 21 elementos del array nuevos sensores sísmicos, digitalizadores y módems, casetas prefabricadas de hormigón y un sistema de seguridad basado en sensores sísmicos. Está previsto que esta actualización finalice en 2026.

- El Observatorio Geofísico Central (OGC) es responsable de la planificación y gestión de los sistemas de vigilancia y comunicación a las instituciones de la actividad volcánica en el territorio nacional y determinación de los riesgos asociados, así como la gestión de sistemas de observación en materia de geodinámica, geofísica, vulcanología, gravimetría y geomagnetismo y la realización de trabajos y estudios relacionados. Esta labor se implementa entre otras instalaciones en los Observatorios Geofísicos:
  - Observatorio Geofísico de Toledo
  - Observatorio Geofísico de San Pablo de los Montes (Toledo)

- Centro Geofísico de Canarias, CGC (Santa Cruz de Tenerife)
- Observatorio Geofísico de Güímar (Santa Cruz de Tenerife)
- Observatorio Geofísico de Almería
- Observatorio Geofísico de Málaga
- Observatorio Geofísico de Santiago de Compostela (A Coruña)

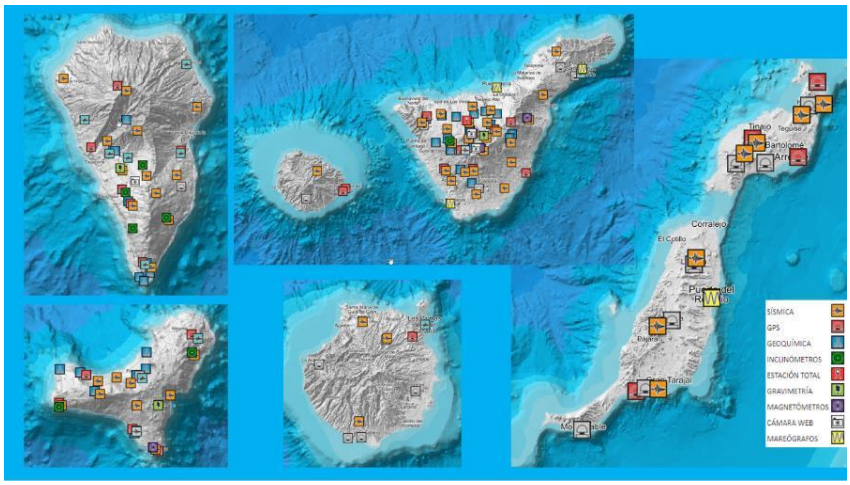
Además, dentro del Observatorio Geofísico de Santiago de Compostela se dispone de una persona de la Subdirección General de Cartografía y Observación del Territorio para el mantenimiento y actualización de la Información Geográfica de Redes de Transportes. Estos datos están descritos como información de referencia en la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España, y también, por ser un conjunto de datos de Redes de Transportes conforme con la Directiva INSPIRE (Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2007, por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Comunidad Europea) están clasificados como datos de alto valor de la categoría de Movilidad según el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/138 por el que se establece una lista de conjuntos de datos específicos de alto valor y modalidades de publicación y reutilización. Se compone por cinco modos de transporte: red viaria, red por raíl, marítima, aérea y cable. De todos ellos, el modo viario es con diferencia el más complejo pues contempla la red completa de carreteras de España, la totalidad de los trazados viarios urbanos (callejeros) de todos los municipios y los portales asociados a esas vías, además de la red de caminos que posteriormente se publica a través del Mapa Topográfico Nacional.

Para la actualización de la red viaria urbana, se emplean las fuentes de datos oficiales referentes en la temática de direcciones que, con carácter general, son las proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE) y la Dirección General del Catastro (Catastro).

Atendiendo al conjunto de datos de "Addresses" de la Dirección General de Catastro, Galicia y Asturias presentan un 67,8% de sus portales vinculados a viales de tipo agregado o diseminado (es decir, viales cuya georreferenciación lineal presenta una elevada indefinición si solamente se consideran procesos analíticos de cruces de datos entre las fuentes de referencia), mientras que, en el resto de España, el porcentaje de portales asociados a viales agregados es del 14,6%.

Además, el tratamiento de la información de la red viaria en Galicia adolece de una complejidad añadida, derivada de la estructuración de sus direcciones. Galicia presenta una estructura jerárquica de los viales urbanos que difiere de la configuración general, utilizando la parroquia como elemento estructural sobre el que deriva el callejero, con un alto porcentaje de vías que, aunque se denominan igual, geográficamente son diferentes y tienen localizaciones distintas. Esta situación dificulta enormemente la identificación unívoca de cada uno de los viales a través del análisis de fuentes de datos por lo que, para su correcta diferenciación finalmente requiere de trabajos de comprobación en campo que se vienen realizando de forma continua. Además, la persona en León aparte de sus actividades en la Red de Transportes, es el delegado técnico en el centro de supercomputación de Castilla y León, en León, SCAYLE, en el que se están desarrollando diferentes proyectos de Inteligencia Artificial y el gemelo digital del territorio para emergencias (ATLANTIS) desarrollado junto a la UME.

Estaciones de la Red de Vigilancia Volcánica desplegada en las diferentes islas de Canarias



La red de Vigilancia Volcánica cuenta con más de 200 estaciones distribuidas en Las Islas Canarias cubriendo las principales técnicas de vigilancia. En 2024 se ha continuado con las tareas de seguimiento de la actividad post-eruptiva en La Palma (2021) continuando la problemática de 2022. Los núcleos de población de Puerto Naos y La Bombilla situados en la costa oeste de la isla siguen registrando localmente concentraciones elevadas de CO2 proveniente del subsuelo. Con la finalidad de realizar la vigilancia y seguimiento de estas concentraciones en cada vivienda, garaje o local comercial, el Gobierno de España a través de MTMS ha invertido 4M€ durante un periodo de 4 años para el proyecto ALERTA CO2, que desarrolla en coordinación con INVOLCAN (periodo 2023-2026). A finales de 2025 el Proyecto Alerta CO2, cuenta con una red de 1525 estaciones en funcionamiento, 1520 en interiores y 5 estaciones en exteriores. De las estaciones en interiores, 164 están emplazadas en la población de La Bombilla y 1325 en Puerto Naos. Además, está en pleno funcionamiento el Centro de Control permanente 24/7, que permita al gestor de la emergencia (en este nivel es el Cabildo insular de La Palma) tomar las medidas adecuadas para la gestión de este peligro, siguiendo un protocolo establecido por la dirección de la emergencia. Para finales de 2025 se logra que cerca de un 95% de la población tenga permiso de habitabilidad.

El IGN ha participado en las reuniones cada 3 semanas del Comité Asesor del PEINPAL (Plan de Emergencias Insular de La Palma). Además, participa del nuevo grupo de Mitigación coordinado por el Cabildo de La Palma para acelerar la recuperación de la isla. Aunque haya finalizado la erupción, el IGN sigue vigilando ya que es necesario el seguimiento de la actividad post-eruptiva y el control de los peligros remanentes asociados a la erupción.

Desde el año 2020, el IGN también es responsable de la Vigilancia Volcánica en Isla Decepción (Antártida) donde se encuentra la Base Española Gabriel de Castilla, gestionada por el Ejército de Tierra y que alberga durante los

periodos de campaña, en el verano austral, a militares y científicos de distintas instituciones, en una isla volcánicamente muy activa. Con ese objetivo, nos encontramos en el proceso de instalación de una red permanente multiparamétrica de vigilancia volcánica que se encuentra en un estado muy avanzado de ejecución. Todo ello transmitido en tiempo real a la propia Base y desde ella al centro de recepción de datos en Madrid, mediante una conexión satelital Starlink, donde se realiza el análisis 24h/365d. En coordinación con el Comité Polar Español, con el Ejército de Tierra y con las distintas instituciones científicas involucradas, el IGN ejerce las funciones de vigilancia, monitorización y alerta de forma continua durante todo el año y especialmente en los periodos de actividad en la propia Base. https://www.ign.es/web/ign/portal/isla-decepcion-antartida

En la cercana isla Livingston, donde se encuentra la también Base Antártica Española Juan Carlos I, gestionada por el CSIC, se ha instalado instrumentación de vigilancia adicional para reforzar el seguimiento de la importante actividad tectónica de la placa de Scotia, que podría afectar a la seguridad de las dos Bases españolas. El objetivo para las próximas campañas antárticas es el de complementar las redes sísmicas y geodésicas e iniciar la monitorización geoquímica

En materia de geomagnetismo, el IGN cuenta con instrumentación especializada en los Observatorios Geofísicos de San Pablo de los Montes (Toledo) y Güímar (Tenerife), desde donde se monitorizan en tiempo real las variaciones del campo magnético terrestre, tanto para la determinación de su variación secular a lo largo del tiempo, como para detectar las perturbaciones bruscas asociadas a eventos de meteorología espacial. El Observatorio de San Pablo de los Montes sirve además de referencia para las observaciones de la Red de Estaciones Seculares del IGN que desde el Área de Geomagnetismo se observa en campañas anuales para determinar la variación del campo magnético en el territorio nacional, contando para ello con el apoyo del personal de los Servicios Regionales del IGN. Dicha información es la base para la publicación de la cartografía geomagnética y los modelos geomagnéticos que elabora y publica el IGN.

Además, el Área de Geomagnetismo del IGN realiza trabajos de investigación sobre el estado del campo geomagnético actual, así como de su evolución en los últimos 200 años, incorporando nuevas fuentes de datos para su estudio en fechas anteriores a la creación de los primeros observatorios geomagnéticos del IGN. Así, algunos de los estudios recientes que se han realizado serían:

- Modelo Geomagnético de referencia para Península Ibérica y las Islas Baleares en 2020.0
- Evolución histórica de la declinación magnética en el Real Observatorio de Madrid.
- Determinación de la declinación magnética en España para la época 1900.0 a partir de los cuadernos de campo topográficos del IGN.

Igualmente, se está participando en el estudio de fenómenos de meteorología espacial en cooperación con otras instituciones y universidades, que incluyen la interrelación con los campos geoeléctricos inducidos durante eventos de tormenta geomagnética, y la interrelación de registros de tormenta con registros de rayos cósmicos. Asimismo, se ha iniciado en colaboración con Geodesia para desarrollar un análisis de datos GNSS en tiempo real y cartografiar las variaciones del contenido total de electrones en la atmósfera durante la ocurrencia de eventos de meteorología espacial.

A través del laboratorio de magnetismo de materiales y magnetismo ambiental (L-MAGMA), el Área de Geomagnetismo está llevando distintos estudios dirigidos a la caracterización mineralógica aplicada al estudio de procesos ambientales, paleoambientales y paleoclimáticos y contribuir al conocimiento del impacto antrópico

sobre los sistemas terrestres, tanto en el presente como en el pasado reciente, y a partir de ahí contribuir a anticipar la respuesta futura de esos sistemas terrestres al forzamiento antrópico. Este laboratorio, creado en 2020, está involucrado en numerosos proyectos de investigación en colaboración con otros organismos.

Otro de los proyectos relevantes en 2025 ha sido la aprobación y puesta en marcha del Plan Nacional de Vigilancia Sísmica, Volcanológica y de Otros Fenómenos Geofísicos finalizando el encargo que el Gobierno realizó a MTMS a través del Real decreto-ley 2/2022 para su redacción. El Plan nace impulsado por la erupción del volcán de la isla de La Palma acontecida en 2021 y otras crisis sismo-volcánicas precedentes. El Grupo de Trabajo, creado por orden del MTMS, ha trabajado intensamente en 2024 para preparar la propuesta del Plan constituyendo cincos subgrupos que abordaron cinco peligros: sísmico, volcanológico, tsunami, inestabilidad del terreno y meteorología espacial (tormentas y eventos geomagnéticos), lo que ha supuesto la participación en el Plan de un total de 54 entidades académicas, científico-técnicas y administraciones públicas.

Portada del Plan Nacional



Para finalizar el IGN desde el 2024 sigue participando en el consorcio Aristotle a través del contrato ECHO/SER/2024/925459 cuyo objetivo es dar servicio al mecanismo europeo de Protección Civil. El proyecto ARISTOTLE-ENHSP, que forma parte de un servicio de asesoramiento multirriesgo, está alineado con las responsabilidades clave del IGN, especialmente en la vigilancia volcánica. El objetivo del proyecto es

proporcionar evaluaciones de riesgos en tiempo real, 24/7, tanto a nivel paneuropeo como global. La imbricación con el IGN garantiza que el proyecto contribuya directamente a una de las prioridades nacionales de España: mejorar las capacidades de monitoreo y respuesta ante el riesgo volcánico. Se trata de un contrato de 4 años de duración a terminar el 30 de septiembre de 2028 con la participación de 23 instituciones europeas de 14 países con un total de financiación de 18.000.000 de euros.

El Observatorio Astronómico Nacional (OAN) al que le corresponde la planificación y explotación científica de la instrumentación e infraestructuras astronómicas propias, incluyendo la realización de trabajos de investigación orientada a radioastronomía, así como el suministro de información oficial en materia de astronomía y la conservación del patrimonio del Real Observatorio de Madrid. Del OAN depende el telescopio de 1.52 metros de la estación de observación de Calar Alto (Almería) y los observatorios del IRAM en Pico Veleta (Granada) y en Plateau de Bure (Alpes franceses).

Durante el año 2025, en el Observatorio Astronómico Nacional se ha continuado con los diferentes estudios de investigación en astronomía que son propios del Observatorio, utilizando para ello los potentes radiotelescopios a que tiene acceso el IGN, concretamente el radiotelescopio de 40-m del Observatorio de Yebes y las redes de interferometría de que forma parte (entre ellas la Red Europea de VLBI, EVN), así como los radiotelescopios del IRAM y el interferómetro ALMA emplazado en el desierto de Atacama (Chile). Estos trabajos de investigación están financiados parcialmente por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades a través de distintos proyectos de desarrollo de I+D+I gestionados por el O.A. Centro Nacional de Información Geográfica.

Los trabajos de investigación llevados cabo durante este período han abarcado temas que van desde la formación de sistemas planetarios a la estructura de galaxias externas, pasando por la evolución estelar tardía y las propiedades físico-químicas del medio interestelar.

El Observatorio Astronómico Nacional también realiza una importante labor de cálculo de efemérides astronómicas, proporcionando la información oficial en materia de astronomía. Además de la información siempre actualizada que se facilita a través del portal web del IGN, se publica el Anuario astronómico de referencia a nivel nacional. En la edición del Anuario del año 2025 se ha continuado incluyendo numerosas modificaciones relativas a su aspecto y a la ordenación de su contenido. La nueva maquetación está orientada a facilitar el uso del Anuario y su reordenación, en ocho capítulos, permite un acceso mucho más directo a la información. Además, se crearon nuevas secciones con información de gran relevancia, por ejemplo, la correspondiente a los eclipses de Sol que serán visibles en España en los años 2026, 2027 y 2028.

Durante 2025 también se intensificaron las labores de divulgación científica, sobre todo mejorando la calidad e incrementando la cantidad de las visitas al Real Observatorio Astronómico de Madrid, un conjunto histórico-artístico que forma parte del patrimonio de la Unesco en el marco del madrileño Paisaje de la Luz.

El Centro de Desarrollos Tecnológicos (CDT) situado en el Observatorio de Yebes, al que le corresponde el desarrollo tecnológico y la gestión operativa de la instrumentación e infraestructuras propias para radioastronomía, geodesia espacial y geodinámica, especialmente para el funcionamiento del Observatorio de Yebes (Guadalajara) como Instalación Científico Técnica singular española.

Durante el año 2025 destacan las siguientes actividades: operación de los dos radiotelescopios de 40 y 13,2 m de diámetro y de la estación de telemetría láser, desarrollo de instrumentación radioastronómica y geofísica,

para receptores de radioastronomía del Observatorio de Yebes y suministro continuo de datos de las estaciones GNSS permanentes y del gravímetro superconductor a las redes internacionales.

El radiotelescopio de 40m de diámetro ha participado en numerosas sesiones de observación entre las que se cuentan las de VLBI con las redes internacionales EVN (European VLBI Network), GMVA (Global Millimeter VLBI Array) e IVS (Internacional VLBI Service). El resto de las observaciones se ha dedicado a proyectos de antena única que han situado a este instrumento a la vanguardia internacional en estudios de astroquímica y en número de moléculas descubiertas en el medio interestelar en un año, situándolo en primer lugar (véase la figura). Las observaciones del radiotelescopio se pausaron parcialmente en mayo por una avería en el subreflector y totalmente en octubre.

Por otra parte, el radiotelescopio de 13,2 metros que participa de modo regular en la nueva red VGOS (VLBI Global Observing System) para la determinación de posiciones en la Tierra con precisión milimétrica retomó sus operaciones en marzo de 2025. El Observatorio de Yebes continúa operando el nuevo correlador software que actúa de nodo central de procesamiento de la red RAEGE y como elemento para el procesamiento de datos de proyectos de investigación del IVS dentro del proyecto VGOS, como por ejemplo de las sesiones Intensive para la determinación del UT1 junto con Portugal, China y Japón.

La red VLBI hispano portuguesa RAEGE, dispone además de una estación VLBI compatible VGOS que es parte de la red estándar de la IVS, en la isla portuguesa de Santa María, archipiélago de Azores, y los trabajos de construcción de otra estación gemela en la isla de Gran Canaria en el municipio de Temisas comenzaron.

Los desarrollos tecnológicos de 2025 incluyen la construcción, para uso propio y para otros institutos internacionales de receptores de radioastronomía, amplificadores de microondas de bajo ruido, híbridos y filtros superconductores criogénicos y otros dispositivos de gran sensibilidad y la asistencia en el ajuste y mantenimiento de instrumentación dedicada a astronomía y geodesia espacial de otros institutos con los que mantiene una colaboración.

La Red de Infraestructuras Geodésicas (RIG). Se conocen como redes geodésicas todos aquellos puntos sobre el terreno materializados por señales cuya posición ha sido determinada con alta precisión por métodos geodésicos y que constituyen la base donde se apoyarán otros trabajos. Si las mediciones se realizan de forma continua se denominan «redes activas», y si es de forma discreta, «redes pasivas». Son redes pasivas las redes de geodesia clásica, la Red de Orden Inferior (ROI), la Red Geodésica Nacional por Técnicas Espaciales (REGENTE), la Red de Nivelación de Alta Precisión (REDNAP) y la Red Española de Gravedad Absoluta (REGA). Son redes activas la Red Geodésica Nacional de Estaciones de Referencia GNSS (ERGNSS) y la Red de Mareógrafos para la observación de las variaciones del nivel medio del mar, además de las estaciones de medición continua de la gravedad como la que se encuentra en el Observatorio de Yebes.

- **REGENTE y ROI**: Las redes de geodesia clásica comprenden los aproximadamente 11.000 vértices de la Red de Orden Inferior (ROI), entre los cuales unos 1.100 vértices conforman la Red Geodésica Nacional por Técnicas Espaciales (REGENTE). Estas redes de geodesia clásica actualmente sólo requieren labores de mantenimiento. Durante el año 2024 se han continuado las tareas de revisión del estado de los vértices de la red geodésica en coordinación con los SSRR del IGN y se han atendido incidencias y peticiones de particulares, parques eólicos, parques fotovoltaicos y obras en viales, por afección a diferentes vértices de la red. También se han realizado actuaciones de mantenimiento de algunos vértices geodésicos dañados y obras de restauración de todos los vértices geodésicos pertenecientes a la red REGENTE en la isla de Tenerife.

- **REDNAP**: Los trabajos de nivelación geométrica de alta precisión, realizados normalmente con contrataciones externas de servicios técnicos, vienen siendo complementados por medios propios, desde el año 2009, con observaciones realizadas por un equipo formado por personal del Instituto Geográfico Nacional. Los trabajos de señalización incluyen, en la mayoría de los casos, además de observaciones GNSS mediante la técnica RTK y de gravedad, el enlace a la estación permanente GNSS mediante nivelación geométrica, observaciones cenitales o con estación robotizada. En el año 2024 se han realizado tareas de revisión, señalización, coordenadas RTK y gravimetría en 93 km de líneas de la provincia de Cádiz, en 46 km de líneas situadas en el Delta del Ebro y en más de 500 señales de las líneas de Tenerife. Se han señalizado, para una próxima nivelación, 95 km de Tárrega a Villafranca del Penedés y 29 km en Segovia-Estación permanente PNAV (Puerto de Navacerrada) y se realizado la nivelación geométrica de alta precisión de las siguientes: Línea 849, Boca de Huergano – Pesués, 131,7 km, Ramal 1849, Estación Permanente ERGNSS Fuente Dé, 22,8 km.

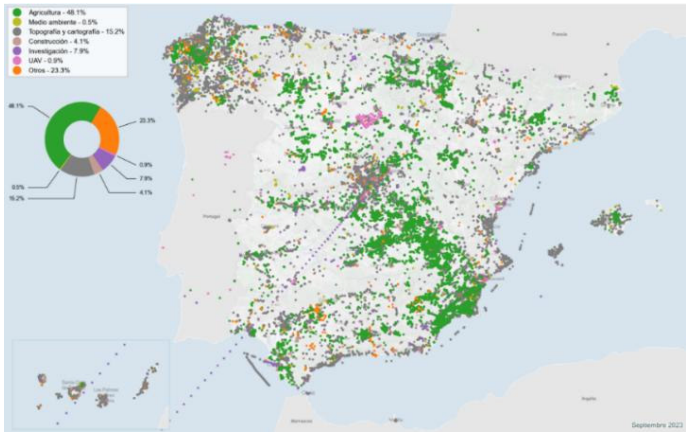
- **REGA**: Entre otras numerosas actuaciones, en el año 2024 se han observado dos nuevas estaciones REGA de Primer Orden, ambas observadas con el gravímetro A10. Dichas estaciones están situadas en Molina de Aragón, donde enlaza con la red REDNAP, y en Teruel, donde enlaza con las redes ERGNSS y REDNAP. En ambos casos se observaron los gradientes verticales de la gravedad para poder trasladar los resultados a diferentes alturas. Durante este año los gravímetros absolutos experimentaron han sido objeto de diferentes reparaciones y revisiones en Estados Unidos. También se ha acondicionado con material el laboratorio de gravimetría del IGN.

- **ERGNSS**: La Red Geodésica Nacional de Referencia de Estaciones de Referencia GNSS del Instituto Geográfico Nacional (ERGNSS), iniciada en 1998, consta a fecha de 1/1/2024 5 de 126 estaciones geodésicas con receptores GNSS operando las 24 horas del día, que proporcionan datos en tiempo real al Servicio de Posicionamiento en Tiempo Real (SPTR). Durante 2024 las operaciones fundamentales han sido de mantenimiento de la infraestructura, así como la actualización de receptores para el seguimiento a satélites GALILEO y BEIDOU.

En 2024, tres estaciones adicionales han sido incorporadas a la red mundial de estaciones del International GNSS Service, por lo que actualmente un total de 30 estaciones están incluidas en redes internacionales (mundial y europea). Además, todas o parte de las estaciones de la ERGNSS participan en proyectos internacionales tan importantes como EPOS (European Plate Observatory), EPN (EUREF Permanent Network) o E-GVAP (EUMETNET GNSS water vapour programme).

El SPTR proporciona a los usuarios/as de ingeniería civil, topografía, agricultura, etc, las correcciones necesarias para la obtención de un posicionamiento preciso en tiempo real. En 2024 el sistema ha alcanzado los 15.000 usuarios/as, convirtiéndose en un servicio estratégico fundamental y una herramienta muy importante para miles de profesionales, que se consolidará en el futuro como un referente para el desarrollo del vehículo autónomo.

Conexiones al SPTR durante octubre de 2024 por área de actividad.



- **Red de Mareógrafos**: Durante el año 2024 se han realizado obras de rehabilitación del Mareógrafo de Alicante. Se han continuado los trabajos de digitalización de registros históricos y de mantenimiento y actualización de la base de datos de los mareógrafos en los repositorios internacionales. También se ha acometido una labor importante para la actualización de equipos, comunicaciones y flujo de datos, así como las primeras operaciones para la recuperación del mareógrafo histórico de Santander. En octubre de este año también cabe destacar que se conmemoraron los 150 años del origen de altitudes en España en Alicante, con diversos actos celebrados en esta ciudad.



Mareógrafo de Alicante

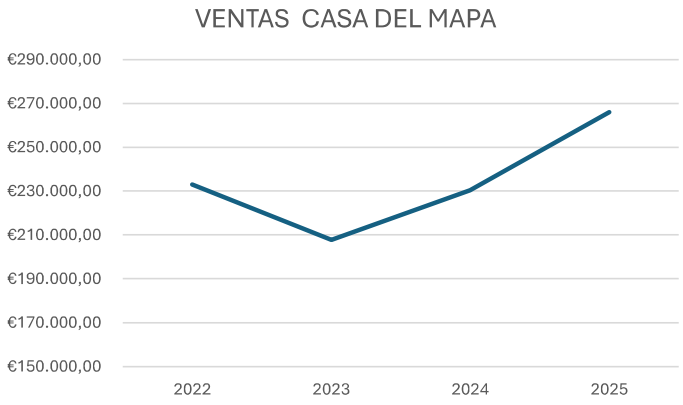
5.5.3. O. A. Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)

El O. A. Centro Nacional de Información Geográfica cuenta con la red de Casas del Mapa, en las que se desarrollan servicios de información geográfica, así como la venta al público de los productos y servicios de cartografía oficial de la AGE y sus organismos dependientes. Además, el CNIG tiene también puntos de venta en Oficinas de Información ubicadas en Servicios Regionales y Unidades Provinciales del IGN en toda España. Actualmente existen 10 Casas del Mapa.



El importe total de las ventas realizadas en el año 2025 en estos puntos de venta fue de 266.036,76 euros de un total de ventas de 1.789.535,45 euros.

En cuanto a lo más destacado de la actividad del CNIG durante el año 2025 es que, por un lado, la cifra de ventas en las Casas del Mapa y Servicios Regionales del IGN se ha mantenido muy similar a la del año 2024 y por otro, se ha desarrollado una importante actividad de realización de proyectos de replanteo de líneas límite en Comunidades Autónomas como Castilla La Mancha y Cantabria.



.