Dirección General Económico-Financiera

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL
Renfe Operadora

• *CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS*
31 de Diciembre 2015

• *INFORME DE GESTIÓN*
Ejercicio 2015

(Junto con Informe de Auditoría)

Dirección de Finanzas y Administración

GRUPO RENFE-OPERADORA

Informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Ejercicio 2015

Oficina Nacional de Auditoría

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: Z7HWGIZA81KK111P en http://www.pap.minhap.gob.es

Índice

I. INTRODUCCIÓN 1

II. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES 2

III. OPINIÓN 3

IV. INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS 4

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: Z7HWGIZA81KK111P en http://www.pap.minhap.gob.es

I. Introducción

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Oficina Nacional de Auditoría, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria ha auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas del Grupo Renfe-Operadora, que comprenden, el balance consolidado a 31 de diciembre de 2015, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

El Presidente del Grupo Renfe-Operadora es responsable de la formulación de las cuentas anuales del grupo de acuerdo con el marco de información financiera que se detalla en la nota 2 de la memoria adjunta y en particular de acuerdo con los principios y criterios contables, asimismo, es responsable del control interno que considere necesario para permitir que la preparación de las citadas cuentas anuales estén libres de incorrección material.

Las cuentas anuales a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente del Grupo Renfe-Operadora el 15 de junio de 2016 y fueron puestas a disposición de la Oficina Nacional de Auditoría telemáticamente el mismo día.

El Presidente inicialmente formuló sus cuentas anuales el 1 de abril de 2016 y se pusieron a disposición de la Oficina Nacional de Auditoría ese mismo día. Dichas cuentas fueron modificadas en la fecha indicada en el párrafo anterior.

La información relativa a las cuentas anuales consolidadas queda contenida en el fichero GC1462_2015_F_160615_180612_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico se corresponde con 3EFA21B19F0EB5DBCC631E915E80CB51A8A3270AC34C6D6FACEDA573A15E0232 y está depositado en la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: Z7HWGIZA81KK111P en http://www.pap.minhap.gob.es

II. Objetivo y alcance del trabajo: Responsabilidad de los auditores

Nuestra responsabilidad es emitir una opinión sobre si las cuentas consolidadas adjuntas expresan la imagen fiel, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público. Dichas normas exigen que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable, aunque no absoluta, de que las cuentas anuales consolidadas están libres de incorrección material.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia adecuada y suficiente sobre los importes y la información recogida en las cuentas anuales consolidadas. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la preparación y presentación razonable por parte del gestor de las cuentas anuales consolidadas, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de los criterios contables y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por el gestor, así como la evaluación de la presentación global de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestro trabajo no incluyó la auditoria de las cuentas anuales del ejercicio 2015 de las sociedades participadas por el Ente Público Renfe Operadora y cuyos datos sobre el valor neto contable y porcentaje de participación se detallan en el anexo II de la memoria consolidada. Las cuentas anuales de estas sociedades participadas han sido auditadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de dichos auditores.

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: Z7HWGIZA81KK111P en http://www.pap.minhap.gob.es

III. Opinión

En nuestra opinión, las cuentas consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo Renfe-Operadora a 31 de diciembre de 2015, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: Z7HWGIZA81KK111P en http://www.pap.minhap.gob.es

IV. Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

La Entidad ha elaborado un Informe de Gestión que contiene las explicaciones que se consideran oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que la información contable que contiene concuerda con la de las cuentas anuales auditadas.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria la Entidad tiene que presentar junto con las cuentas anuales, un informe relativo al cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume como consecuencia de su pertenencia al sector público.

Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que se han elaborado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contienen concuerda razonablemente con la de las cuentas anuales auditadas.

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por la Jefe de la División IV de la Oficina Nacional de Auditoría, y por una Auditora Nacional Directora de Equipos, en Madrid, a 24 de junio de 2016

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: Z7HWGIZA81KK111P en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2015

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes

Balances Consolidados al
31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en miles de euros)

Activo	Nota	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	5	58.143	64.991
Inmovilizado material	6	6.532.332	6.753.206
Inversiones inmobiliarias		117	124
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		154.116	149.710
Participaciones puestas en equivalencia	8	152.052	146.933
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	29	2.064	2.777
Inversiones financieras a largo plazo	10	39.126	4.690
Activos por impuesto diferido	23	23.445	6.108
Periodificaciones a largo plazo	12	806	1.226
Total activos no corrientes		6.808.085	6.980.055
Activos no corrientes mantenidos para la venta		-	-
Existencias	11	68.611	63.012
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12	1.176.316	1.308.457
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		240.132	322.499
Sociedades puestas en equivalencia		24.222	26.891
Activos por impuesto corriente		1.043	3.027
Otros deudores		910.919	956.040
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo		527	53
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	29	-	53
Otros activos financieros		527	-
Inversiones financieras a corto plazo	10	133.133	2.624
Otros activos financieros		133.133	2.624
Periodificaciones a corto plazo		8.581	10.975
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	14	432.524	245.328
Total activos corrientes		1.819.692	1.630.449
Total activo		8.627.777	8.610.504

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes

Balances Consolidados al
31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en miles de euros)

Pasivo	Nota	31.12.2015	31.12.2014
Fondos propios	15		
Aportación patrimonial		3.449.436	3.449.436
Reservas		(530.700)	(321.798)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		42.393	(212.100)
Total Fondos propios		2.961.129	2.915.538
Ajustes por cambios de valor	15		
Diferencias de conversión		18.079	12.487
Otros ajustes por cambios de valor		(6.268)	(5.306)
Total Ajustes por cambios de valor		11.811	7.181
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	16	9.047	9.480
Socios externos	15	3.906	3.729
Total patrimonio neto		2.985.893	2.935.928
Provisiones a largo plazo	17	61.076	58.748
Deudas a largo plazo	19 y 20	4.331.770	4.463.897
Deudas con entidades de crédito		4.309.238	4.439.968
Otros pasivos financieros		22.532	23.929
Pasivos por impuesto diferido	23	36.094	10.742
Periodificaciones a largo plazo	18	-	1.445
Total pasivos no corrientes		4.428.940	4.534.832
Provisiones a corto plazo	17	44.752	16.120
Deudas a corto plazo		435.403	443.425
Deudas con entidades de crédito	19	388.472	394.240
Otros pasivos financieros		46.931	49.185
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	20	4.933	300
Deudas con sociedades puestas en equivalencia		4.933	300
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	21	691.261	647.955
Proveedores a corto plazo		515.230	527.072
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia		62.820	11.598
Pasivos por impuesto corriente		56	53
Otros acreedores		113.155	109.232
Periodificaciones a corto plazo	18	36.595	31.944
Total pasivos corrientes		1.212.944	1.139.744
Total patrimonio neto y pasivo		8.627.777	8.610.504

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes

Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas
para los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresadas en miles de euros)

	Nota	2015	2014
Importe neto de la cifra de negocios	24	2.277.341	2.223.530
Trabajos realizados por la empresa para su activo	6	113.886	8.675
Aprovisionamientos	11	(76.965)	(65.043)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares		(68.635)	(62.987)
Trabajos realizados por otras empresas		(7.577)	(2.056)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov		(753)	-
Otros ingresos de explotación	25	795.541	717.026
Gastos de personal	26	(899.660)	(885.411)
Otros gastos de explotación	27	(1.820.470)	(1.735.974)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(357.883)	(351.913)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	16	658	712
Exceso de provisiones		1.219	2.420
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		86.694	1.291
Deterioro y pérdidas		(13.242)	(11.572)
Resultados por enajenaciones y otras	6	99.936	12.863
Otros resultados		22.836	(1.062)
Resultado de explotación		143.197	(85.749)
Ingresos financieros		12.983	5.870
Gastos financieros		(108.517)	(138.994)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		-	-
Diferencias de cambio		2.500	715
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(8.607)	(747)
Deterioro y pérdidas		(8.607)	(747)
Resultados por enajenaciones y otras		-	-
Resultado financiero	28	(101.641)	(133.156)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	8	7.395	6.436
Resultado antes de impuestos		48.951	(212.469)
Impuesto sobre beneficios	23	(6.382)	344
Resultado del ejercicio		42.569	(212.125)
Resultado atribuido a socios externos		176	(25)
Resultado atribuido a la Entidad dominante		42.393	(212.100)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014

A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	Nota	2015	2014
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		42.569	(212.125)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Activos financieros disponibles para la venta		(932)	410
Por cobertura de flujos de efectivo		(351)	(1.161)
Subvenciones, donaciones y legados	16	60	433
Diferencias de conversión	15	7.539	3.248
Efecto impositivo		(1.579)	(419)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		4.737	2.511
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por cobertura de flujos de efectivo			49
Subvenciones, donaciones y legados	16	(652)	(742)
Efecto impositivo		183	206
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(469)	(487)
Total de ingresos y gastos reconocidos		46.837	(210.101)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios									
	Aportación Patrimonial	Reservas de la entidad dominante	Reservas en sociedades Int. Global	Reservas en sociedades puestas en Equivalencia	Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Diferencias de Conversión	Socios externos	Total
Saldo final año 2013	3.449.436	(406.568)	(1.518)	60.147	(6.600)	(3.741)	9.098	10.064	3.754	3.114.072
Ajustes por cambios de criterios y errores del ejercicio 2013 y anteriores	-	12.658	52.997	(14.244)	(18.860)	(771)	-	(13)	-	31.768
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2014	3.449.436	(393.910)	51.479	45.903	(25.460)	(4.512)	9.098	10.051	3.754	3.145.840
I.Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(205.702)	(794)	382	2.436	(25)	(203.703)
II. Operaciones con socios o propietarios:										
1.Distribución de dividendos	-	-	6.984	(6.984)	-	-	-	-	-	-
III. Otras variaciones en el Patrimonio Neto										
1.Aplicación pérdida 2013	-	14.382	(41.248)	1.406	25.460	-	-	-	-	-
2.Otros movimientos	-	(6.583)	4.489	2.284	-	-	-	-	-	190
Saldo final año 2014	3.449.436	(386.111)	21.704	42.609	(205.702)	(5.306)	9.480	12.487	3.729	2.942.327
Ajustes por cambios de criterios y errores del ejercicio 2014 y anteriores	-	-	-	-	(6.398)	-	-	-	-	(6.398)
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2015	3.449.436	(386.111)	21.704	42.609	(212.100)	(5.306)	9.480	12.487	3.729	2.935.928
I.Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	42.393	(962)	(423)	5.654	175	46.837
1.Distribución de dividendos	-	-	9.311	(9.311)	-	-	-	-	-	-
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto										
1.Aplicación pérdida 2012	-	(788)	(217.748)	6.436	212.100	-	-	-	-	-
2.Otros movimientos	-	157	4.838	(1.797)	-	-	(10)	(62)	2	3.128
Saldo final año 2015	3.449.436	(386.742)	(181.895)	37.937	42.393	(6.268)	9.047	18.079	3.906	2.985.893

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en miles de euros)	2015	2014
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	48.951	(212.469)
2. Ajustes del resultado	268.356	485.620
a) Amortización del inmovilizado	357.882	351.913
b) Correcciones valorativas por deterioro	(13.780)	3.095
c) Variación de provisiones	27.618	3.295
d) Imputación de subvenciones	(658)	(712)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	(84.926)	(1.749)
f) Resultado por bajas y enajenaciones del instrumentos financieros	(660)	76
g) Ingresos financieros	(12.983)	(5.853)
h) Gastos financieros	108.517	138.977
i) Diferencias de cambio	(684)	376
k) Otros ingresos y gastos	(113.886)	(4.346)
l) Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1.916	548
3. Cambios en el capital corriente	196.061	17.380
a) Existencias	(5.179)	(6.425)
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	239.918	100.796
c) Otros activos corrientes	(339.295)	(61.859)
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	(47.796)	(25.872)
e) Otros pasivos corrientes	348.410	10.735
f) Otros activos y pasivos no corrientes	3	5
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(101.748)	(133.725)
a) Pagos de intereses	(117.797)	(136.325)
b) Cobros de dividendos	558	454
c) Cobros de intereses	6.588	1.489
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(372)	(59)
e) Otros pagos (cobros)	9.275	716
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación	411.620	156.806
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
6. Pagos por inversiones	(113.565)	(138.633)
a) Empresas multigrupo y asociadas	(10.698)	(8.677)
a) Inmovilizado intangible	(10.039)	(14.322)
b) Inmovilizado material	(92.228)	(115.634)
c) Otros activos	(600)	-
7. Cobros por desinversiones	21.868	10.400
a) Empresas asociadas	-	-
b) Inmovilizado material	21.733	10.400
c) Otros activos financieros	135	-
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(91.697)	(128.233)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en miles de euros)

	2015	2014
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	-
a) Emisión de instrumentos de patrimonio	-	-
b) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(130.910)	(40.676)
a) Emisión	642.508	777.589
1. Deudas con entidades de crédito	642.508	751.031
2. Otras deudas	-	26.558
b) Devolución y amortización de	(773.418)	(818.265)
1. Deudas con entidades de crédito	(773.418)	(818.265)
2. Otras deudas	-	-
11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación	(130.910)	(40.676)
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	(1.817)	(1.091)
E) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente	187.196	(13.194)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	245.328	258.522
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	432.524	245.328

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

1. Naturaleza, Actividades de la Entidad, Entorno jurídico legal y Composición del grupo

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante la Entidad o la Entidad dominante) es una Entidad Pública Empresarial, cuyo objeto social es la prestación a los ciudadanos de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.

Su domicilio social y fiscal se encuentra en Avenida Pío XII, 110, de Madrid.

La Entidad es la sociedad dominante de un Grupo, el cual posee inversiones en sociedades asociadas y multigrupo. Las actividades de las empresas del grupo, asociadas y multigrupo la prestación de servicios de transporte de viajeros, de mercancías, mantenimiento ferroviario, actividades complementarias a las anteriores, o se encuentran relacionadas con la financiación del material rodante.

La disposición adicional única de la Orden de 12 de diciembre de 2000 por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, determina que las entidades públicas empresariales que sean dominantes de un grupo deberán presentar cuentas anuales consolidadas conforme a los requerimientos de la normativa mercantil.

El ejercicio 2008 fue el primero en el que la Entidad estuvo obligada a formular cuentas anuales consolidadas.

La actividad y el entorno jurídico legal aplicable a la Entidad dominante desde su creación el 1 de enero de 2005, como consecuencia de la remodelación del sector ferroviario español, se detallan a continuación:

a) *Ley del Sector Ferroviario: Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF 39/2003) y Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF 38/2015).*

La LSF 39/2003 regulaba, en el ámbito de la competencia del Estado, las infraestructuras ferroviarias y la prestación de los servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquellas.

La LSF 39/2003 se apoyaba en tres pilares fundamentales:

1. La separación orgánica y funcional de las actividades de administración de infraestructura y de explotación de los servicios de transporte por ferrocarril.
2. La puesta en marcha de un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario, con aperturas sucesivas a la competencia: el transporte de mercancías, el transporte internacional de viajeros, y por último el transporte interior de viajeros.
3. La creación de un órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, con funciones de supervisión y de resolución de conflictos entre el administrador de infraestructuras y los operadores.

Esta Ley fue derogada el 1 de octubre de 2015, fecha de entrada en vigor de la LSF 38/2015, que viene a sustituir a la anterior.

La LSF 38/2015 tiene por objeto la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Mediante la LSF 38/2015 se incorporan al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que entre otras tratan sobre la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, el derecho de acceso a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Fomento a través de su titular según se establece en el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011 de 30 de diciembre.

La creación de RENFE-Operadora fue consecuencia de la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación del transporte ferroviario, derivada de las Directivas comunitarias que regulan la liberalización del sector ferroviario. En este sentido y para alcanzar estos objetivos, la LSF 39/2003 encomendó la administración de las infraestructuras ferroviarias a la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE) que, con fecha 1 de enero de 2005, pasó a denominarse Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante Adif), integrando, además al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) con extinción del mismo y subrogación de Adif en todos los derechos y obligaciones del GIF, y segregando la rama de actividad de prestación del servicio ferroviario con la consiguiente creación de una nueva Entidad Pública Empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios de transporte ferroviario.

Los servicios de transporte de viajeros que desarrolla Renfe Viajeros, S.A. son actualmente prestados en tres regímenes económicos distintos, tras las modificaciones introducidas en la LSF 39/2003 por el Real Decreto – Ley 4/2013, de 22 de febrero, de las medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (en adelante RDL 4/2013) y que se integran en la propia LSF 38/2015:

- Los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público (Cercanías y Media Distancia) se refieren a servicios declarados de interés público por la Administración Pública titular del servicio y se prestan en régimen contractual con dicha Administración.
- El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se ha venido prestando en régimen de libre competencia desde el 31 de julio de 2013, atendiendo a las condiciones establecidas en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, la nueva LSF 38/2015 lo concluye de igual forma y señala que tendrán la consideración de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística aquellos servicios en los que, teniendo o no carácter periódico, la totalidad de las plazas ofertadas en el tren se prestan en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en el que, aparte del servicio de transporte ferroviario, se incluyan, como principales, servicios para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales o de ocio, siendo el servicio de transporte por ferrocarril complemento de los anteriores. En ningún caso se podrá asimilar a esta actividad aquella que tuviera como objeto principal o predominante el transporte de viajeros por ferrocarril.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia tienen previsto su entrada en un régimen de competencia, que se desarrollará mediante un esquema de mercados en el que el acceso para los nuevos operadores se llevará a cabo a través de la obtención de títulos habilitantes.

  El Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de concurrencia, así como el período de vigencia de dichos títulos habilitantes. El otorgamiento de los títulos habilitantes se llevará a cabo por el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación. Este procedimiento será público y garantizará la efectiva competencia de todos los operadores concurrentes. RENFE-Operadora dispondrá de un título habilitante para operar los servicios en todo el territorio sin necesidad de acudir al proceso de licitación.

  Quedan al margen de la necesidad de disponer de título habilitante para la explotación de los servicios internacionales de transporte de viajeros, teniendo libre acceso a la misma, las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea.

Los servicios de transporte de mercancías, que son prestados a través de la sociedad Renfe Mercancías, S.A., están sujetos al régimen de libre competencia.

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

El RDL 22/2012, introduce una serie de modificaciones en la regulación del transporte ferroviario, que básicamente consisten en las siguientes:

- Reestructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenecerá íntegramente a la Entidad, quien mantendrá su actual naturaleza jurídica. Las cuatro nuevas sociedades se corresponderán con las tres áreas de negocio actuales, Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento, más una cuarta dedicada a operaciones de arrendamiento y otras vinculadas a los activos de material ferroviario. Las funciones y obligaciones que en la actualidad desarrolla el área de negocio de Mercancías y Logística incluirá los correspondientes objetos sociales de Irion RENFE MERCANCIAS, S.A., Multi RENFE MERCANCIAS, S.A. y Contren RENFE MERCANCIAS, S.A.

- Supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales anteriores, en los derechos y obligaciones de aquélla, asumiendo la titularidad de sus bienes e integrando a sus trabajadores. Con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha entidad.

- Modificación de la LSF, por la que se establece la apertura al mercado de los servicios de transporte ferroviario de viajeros que discurran por la red ferroviaria de interés general de ancho internacional, UIC, y de los que discurran por la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico convencional y métrico, a partir del 31 de julio de 2013.

- Asimismo se señala que las Comunidades Autónomas que, a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley citado, tuvieran traspasadas las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico, podrán disponer la prestación de dichos servicios de transporte de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

c) Estatuto de la Entidad

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

i) Actividades y objeto de la Entidad

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

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

ii) Régimen jurídico y de contratación

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

El régimen de contratación y adquisición de RENFE-Operadora se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de que para la preparación y adjudicación de los contratos le sea de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública prevista para los llamados sectores especiales.

A partir del 30 de abril de 2008 entraron en vigor la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, y la Ley 31/2007, de Procedimientos de Contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, ambas de fecha 30 de octubre, que transpusieron al ordenamiento jurídico español respectivamente las Directivas Comunitarias 18 y 17/2004/CE, de 31 de marzo.

iii) Régimen de contabilidad y control

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

El régimen de control de la gestión económico financiera de RENFE-Operadora se ejercerá, de conformidad con lo establecido en la LGP 47/2003, de 26 de noviembre, por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE) a través de las actuaciones de auditoría pública que se establezcan en el Plan Anual de Auditorías, sin perjuicio de las competencias fiscalizadoras atribuidas al Tribunal de Cuentas por su Ley Orgánica y por las demás normas que regulan sus competencias.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Corresponde al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, la dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de su actividad. Y a través de la Dirección General de Transporte Terrestre el control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

iv) Régimen presupuestario

La Entidad elaborará anualmente, de forma coherente con el Contrato-Programa o acuerdos que se encuentren en vigor sus presupuestos estimativos de explotación y capital, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y una vez aprobados inicialmente por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en la LGP.

v) Régimen patrimonial y económico-financiero

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

La gestión, administración y explotación de los bienes y derechos de titularidad de RENFE-Operadora está sujeta a lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la Ley del Sector Ferroviario y en su Estatuto y, en lo no dispuesto en estas normas, a lo establecido en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La Entidad formará y mantendrá actualizado el inventario de sus bienes y derechos. El inventario se revisará, en su caso, anualmente con referencia al 31 de diciembre y se someterá a la aprobación del Consejo de Administración en el primer trimestre del ejercicio siguiente.

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera de la Ley del Sector Ferroviario y en el artículo 65 de la LOFAGE, para la ejecución de sus fines, RENFE-Operadora dispondrá de los siguientes recursos:

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

vi) Régimen de personal

La disposición adicional primera de la LSF establece que, a efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe sucesión de empresas entre la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Por tanto, los trabajadores que estaban en RENFE a 31 de diciembre de 2004 que prestaban servicios correspondientes a RENFE-Operadora, quedaron integrados en ésta desde el momento de su creación, sujetos al mismo régimen laboral, es decir, el del Estatuto de los Trabajadores.

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

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

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

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

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con la entrega de los inmuebles que se producirá en el ejercicio 2016 y de las cantidades establecidas en el Acuerdo a RENFE-Operadora, quedarán cancelados la totalidad de los mencionados derechos de uso a favor de RENFE-Operadora.

La Orden FOM/2909/2006 establece que los terrenos sobre los que se ubican los talleres recogidos en los anexos V.1 y V.2 de la misma, pasarán a formar parte del patrimonio de RENFE-Operadora, una vez que se encuentren adecuadamente delimitados.

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

Una vez obtenida la información del inventario patrimonial de ADIF de los terrenos de los recintos de taller acordados, se procederá a la inscripción registral y regularización catastral de los inmuebles, a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., realizando los ajustes pertinentes en el patrimonio de la Entidad y en el valor de la participación de dicha sociedad, que en cualquier caso no se estima que sea por un importe significativo.

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

Las segregaciones mencionadas en el RDL 22/2012 han implicado el traspaso sin extinción, con fecha de efectos contables 1 de enero de 2013, de varias partes del patrimonio de la Entidad que han consistido en:

- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de transporte de viajeros de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la entidad de nueva constitución, RENFE VIAJEROS, S.A., que adquirirá por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.
- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes en la unidad de transporte ferroviario de mercancías de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la entidad de nueva constitución RENFE MERCANCÍAS, SA, que adquirirá por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad, entre los que se incluyen la totalidad de las acciones de las sociedades Multí, las de Irion y las de Contren.
- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de fabricación y mantenimiento de elementos rodantes de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la entidad de nueva constitución, RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A., que adquirirá por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

e) Servicios de transporte ferroviario de interés público competencia de la Administración General del Estado y de la Generalidad de Cataluña

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

El Acuerdo del Consejo de Ministros del 2 de julio de 2010, en ejecución de lo que se dispone en el Reglamento (CE) 1370/2007, fijaba las bases para la declaración de "servicio público" de líneas de transporte ferroviario de viajeros que se consideren de interés general por razones sociales, económicas y medioambientales, así como las compensaciones correspondientes por el coste de dichos servicios, y las obligaciones del operador, entre ellas los indicadores de calidad que deben cumplirse en su prestación.

Posteriormente el Acuerdo del Consejo de Ministros del 30 de diciembre de 2010 estableció las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros desarrollados por RENFE-Operadora en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), que presenta las siguientes características principales:

- Se declaraban sujetos a Obligación de Servicio Público, por razones medioambientales, sociales y económicas, los servicios que en ese momento venía prestando RENFE-Operadora en la RFIG bajo la denominación de "Cercanías" de competencia de la AGE.
- El Estado, a través del Ministerio de Fomento, previo informe favorable del Ministerio de Economía y Hacienda, debería formalizar con RENFE-Operadora el contrato de servicio público en el que se reflejarían las condiciones en que se habrían de ejercer dichas obligaciones de servicio, así como los mecanismos para su compensación.
- Dicho contrato, que debía surtir efectos desde el 1 de enero de 2011, establecería las condiciones de prestación del servicio, recogiendo, entre otras, las relativas a: Los compromisos de calidad, tarifas de aplicación individualizadas por núcleos, duración del contrato de tres años, con una prórroga adicional de otros tres años, reconocimiento del derecho a la explotación en exclusividad, parámetros de cálculo de la compensación correspondiente al operador individualizada por núcleos y líneas, procedimiento para variaciones en el nivel de servicios e incentivos y penalizaciones, causas de resolución del contrato, y fijación de la revisión a efectuar por la IGAE de los criterios de imputación de ingresos y gastos a efectos de lo señalado en el Reglamento 1370/2007, y por tanto las compensaciones exigibles.
- RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios que en dicho momento venía realizando en la RFIG bajo la denominación de "Media distancia", que eran competencia de la AGE, para lo que realizaría un contrato con el Estado, sin perjuicio de que los convenios en vigor celebrados con las Comunidades Autónomas continuarían surtiendo sus efectos en los términos previstos en los mismos.
- Las condiciones de prestación de los servicios que resultasen del acuerdo, deberían ser objeto de un contrato de servicio público entre el Estado y RENFE-Operadora, que sustituiría al inicialmente formalizado. Dicho contrato sería de características, contenido y control similares al de "Cercanías" anteriormente mencionado.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 declaró que quedarían sometidos a Obligación de Servicio Público los servicios de transporte ferroviario de viajeros de "Media Distancia", competencia de la AGE, prestados sobre la red convencional, cuyos principales aspectos son los siguientes:

1. Se declaraban sujetos a Obligación de Servicio Público los servicios ferroviarios de viajeros, competencia de la AGE, prestados por RENFE-Operadora por la red convencional bajo la denominación de media distancia, que se relacionaban en el propio Acuerdo.
2. Aquellas relaciones de servicios ferroviarios de media distancia competencia de la AGE, que venía prestando la Entidad sobre la red convencional, que no habían sido declaradas sujetas a Obligación de Servicio Público, dejarían de ser prestadas por RENFE-Operadora antes del 30 de junio de 2013, a no ser que alguna Comunidad Autónoma formalizase el correspondiente contrato con la Entidad asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.
3. RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios de media distancia sobre la red de altas prestaciones (Avant), competencia de la AGE, en las mismas condiciones que lo venía haciendo en ese momento, y antes del 30 de junio de 2013 el Ministerio de Fomento definiría qué servicios Avant resultaba pertinente sujetar a tales obligaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte.
4. A partir del 1 de enero del 2013 los servicios ferroviarios de transporte de viajeros sobre la red de ancho métrico sería prestados por RENFE-Operadora, y antes del 30 de junio del 2013 el Ministerio de Fomento definiría que servicios de estos resultaba pertinente sujetar a tales obligaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte.
5. Las compensaciones a RENFE-Operadora por la prestación de los servicios recogidos en los apartados anteriores, se regularían en los oportunos contratos entre el Ministerio de Fomento y la Entidad que deberían formalizarse antes del 30 de septiembre de 2013.
6. En el plazo de dos años desde la aprobación del Acuerdo, todos los servicios ferroviarios de viajeros declarados como Obligación de Servicio Público serían revisados en lo que se refiere a esta calificación.

El 5 de julio de 2013 el Consejo de Ministros aprobó el Acuerdo por el que se declararon los servicios de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la AGE, prestados sobre la red de ancho métrico y los de "alta velocidad media distancia", prestados sobre la red de Altas Prestaciones (Avant), que quedaron sometidos a Obligación de Servicio Público.

En dicho Acuerdo, se adoptó como criterio general, la declaración de Obligación de Servicio Público de todas las relaciones de Media Distancia que discurren por la Red de Altas prestaciones con un índice de aprovechamiento superior al 30%.

Respecto a los servicios ferroviarios prestados sobre la red de ancho métrico, se han ajustado servicios suprimiendo determinadas frecuencias ineficientes, manteniendo en la medida de lo posible el nivel de servicios que garantice la movilidad de los ciudadanos, así como la cohesión social y territorial de las zonas por las que trascurre la red de ancho métrico.

Asimismo se indica que antes del 31 de diciembre de 2014, todos los servicios ferroviarios de viajeros declarados como Obligación de Servicio Público serán revisados, en lo que se refiere a esta calificación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

2. Contrato 2013-2015 entre la AGE y RENFE-Operadora.

El 16 de diciembre de 2013 se formalizó el Contrato para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia" y "Ancho Métrico" competencia de la AGE, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el periodo 2013 – 2015.

El contrato establece las condiciones conforme a las que RENFE-Operadora deberá prestar, durante los años 2013, 2014 y 2015, los servicios de transporte ferroviario de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico declarados de Obligación de Servicio Público en los Acuerdos de Consejo de Ministros correspondientes, cuya titularidad corresponde a la AGE, así como la compensación a que tendrá derecho dicha Entidad, en los términos previstos en la legislación vigente.

Los aspectos fundamentales del Contrato son los siguientes:

- RENFE-Operadora podrá desarrollar el objeto del contrato por sí misma o a través de Renfe Viajeros, S.A.
- La Entidad asumirá la dirección y gestión de los servicios, que incluirá la operación de los trenes, su explotación comercial y la gestión de las estaciones de Cercanías en virtud del Convenio suscrito con ADIF.
- Las tarifas de aplicación a la venta de títulos de transporte podrán ser objeto de revisión extraordinaria por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, previo informe favorable de la Dirección general de Política Económica del Ministerio de Economía y Competitividad.
- Se establece la obligación a la Entidad de mantener una contabilidad separada por tipología de servicios (Cercanías con desagregación de núcleos, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico), de forma que no se imputen costes ni ingresos relacionados con otras actividades de la Entidad, a los servicios objeto del Contrato.
- La AGE concede a la Entidad el derecho a explotar en exclusiva los servicios objeto del Contrato durante la vigencia del mismo.
- Se establece un procedimiento de cálculo de la compensación que tendrá en cuenta los costes totales de la prestación de los servicios, los ingresos procedentes de los títulos transporte, o cualquier otro derivado de la explotación de los servicios, y las penalizaciones que en su caso resulten de aplicación.
- La AGE se obliga a abonar a la Entidad una compensación máxima de 510.209 miles de euros para los servicios del ejercicio 2013, 501.448 miles de euros para los del ejercicio 2014 y 495.376 miles de euros para los del ejercicio 2015.
- Para la liquidación de las cantidades se realizará una entrega a cuenta por el 80% del importe máximo de la compensación, previa aprobación de la liquidación provisional por la Comisión de Seguimiento del Contrato, y el importe restante se abonará una vez aprobada la liquidación definitiva, que deberá realizarse antes de la finalización del ejercicio siguiente al que se refiera la liquidación. Para la compensación referente al ejercicio 2013 se establece una primera entrega a cuenta de 56.138 miles de euros, tras la suscripción del contrato, la cual se ha hecho efectiva el 14 de enero de 2014 con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2013.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- La propuesta de liquidación provisional que elabore la Entidad, será objeto de aprobación por parte de la Comisión de Seguimiento del Contrato, y será objeto de informe de auditoría por parte de la IGAE, tras el cual se aprobará la liquidación definitiva por parte de la Comisión de Seguimiento, para proceder al cargo o al abono de la cantidad final que resulte de la liquidación.
- Se establece una prórroga por un periodo adicional de tres años, que el Ministerio de Fomento podrá presentar al Consejo de Ministros, previa tramitación presupuestaria del correspondiente expediente de gasto.
- El Contrato tiene establecido un mecanismo de revisión de sus condiciones ante modificaciones legislativas, circunstancias excepcionales o acuerdo de las partes.
- Las inversiones necesarias para la prestación de los servicios se financiarán con los propios recursos de la Entidad, tendiendo a que éstas no superen la dotación a la amortización durante el periodo de vigencia del Contrato de los activos afectos a la prestación del servicio.

Durante el ejercicio 2014, fue abonada una entrega a cuenta de la liquidación del ejercicio 2013 por un importe de 352.029 miles de euros y finalmente, una vez fue aprobada la liquidación definitiva por la comisión de Seguimiento del Contrato y tras el informe de auditoría de la IGAE, el 13 de enero de 2015 se abonaron con cargo a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2014, 75.414 miles de euros, hasta alcanzar el importe completo de la compensación económica de 483.581 miles de euros, ajustado el efecto presentado en el informe de auditoría de la IGAE, una vez fue aprobada la liquidación definitiva por la comisión de Seguimiento del Contrato, cuyo resultado fue una disminución del ingreso registrado en el ejercicio 2013 de 5.461 miles de euros.

Respecto de la compensación de 2014 hay que señalar que se han percibido hasta la fecha de formulación de estas cuentas 500.832 miles de euros, con cargo a los presupuestos Generales del Estado de 2015, de un total registrado inicialmente de 502.854 miles de euros, a los que se ha efectuado un ajuste de 2.022 miles de euros derivados de la liquidación definitiva resultante del informe de auditoría de verificación de la IGAE de 18 de diciembre de 2015.

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

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

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

Los acuerdos adoptados básicamente consistían en lo siguiente:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

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

- RENFE-Operadora constituiría un Área de Negocio específica Cercanías – Cataluña a fecha 1 de enero de 2010, en la que se integraría la Dirección de Cercanías Metropolitanas de Barcelona.
- Se crearía un Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalidad de Cataluña / RENFE-Operadora al que se le atribuirían determinadas funciones relativas a la Dirección del Servicio de Cercanías en Barcelona.
- Los servicios quedaban definidos de acuerdo con lo establecido en el Presupuesto de RENFE-Operadora para el ejercicio 2010, que se inscribía en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre RENFE-Operadora y la AGE.
- El Órgano Mixto de Coordinación y Control podría proponer la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalidad de Cataluña debería satisfacer a RENFE-Operadora.

Asimismo, el Acuerdo de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales de 22 de diciembre de 2009 (en adelante Acuerdo CMAEF 22.12.09), de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestado por RENFE-Operadora en Barcelona, establecía que "*La Generalidad de Cataluña asume, en el ejercicio 2010, la gestión y dirección del transporte ferroviario de viajeros correspondiente a cercanías de Barcelona, en los términos y condiciones establecidos en el Acuerdo de subrogación de la posición de la Administración General del Estado en el Contrato-programa suscrito entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora, para el periodo 2006-2010*".

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

La prestación de los servicios ferroviarios de cercanías en Cataluña fue declarada de servicio público por la Generalidad de Cataluña mediante el Acuerdo GOV/111/2010, de 1 de junio, y

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

la prestación de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general en Cataluña, lo fue declarada por el Acuerdo GOV/256/2010, de 14 de diciembre.

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

Con base en el borrador mencionado, el déficit final resultante en el ejercicio 2011 del Área de Negocio cercanías y regionales de Cataluña fue de 135.776 miles de euros.

El mencionado Acuerdo CMAEF 22.12.09 establecía que en el supuesto de que a 1 de enero de 2011 no se haya suscrito el nuevo contrato-programa, se entenderán prorrogadas automáticamente las condiciones del contrato-programa 2006-2010, a los efectos de cercanías de Barcelona hasta la firma del nuevo no más allá del 31 de diciembre de 2011 en las condiciones definidas en el apartado segundo del Acuerdo, es decir, que en el ejercicio 2011 la AGE asumía la totalidad del déficit procedente de la prestación de servicios de transporte por ferrocarril de cercanías de Barcelona.

Por otro lado, el "Acuerdo de valoración de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña" adoptado el 17 de noviembre de 2010 en el seno de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad de Cataluña, establece que la AGE asumirá la totalidad del déficit definitivo en que incurra RENFE-Operadora por los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña, que sean declarados como obligaciones de servicio público.

La Entidad no registró el derecho de cobro por importe de 135.776 miles de euros correspondiente al ejercicio de 2011 en el activo de las cuentas anuales, de acuerdo con el criterio manifestado por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), y sin perjuicio de la realización, por parte de la Entidad, de todas las actuaciones necesarias para lograr el cobro efectivo del mismo, que ha de efectuar la AGE consignando la correspondiente partida presupuestaria en los PGE (véase nota 12 e)).

En 2012, el importe correspondiente al déficit de explotación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña ascendió a 120.053 miles de euros (111.011 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)), calculados de acuerdo con los criterios del mencionado borrador de contrato de servicio público. En 2013, respecto de las cifras registradas en 2012, la Sociedad minoró por importe de 1.994 miles de euros para los servicios de Media distancia y de 11.819 miles de euros en los servicios de Cercanías, la cuenta a cobrar a la Generalitat de Catalunya, por lo que resultaba definitivamente un importe a cobrar por los servicios prestados en 2012 de 106.239 miles de euros (97.197 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)).

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Las características principales de este contrato son las siguientes:

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

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

Este contrato se encuentra en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad, en el mismo se exponen los parámetros que habrían de ser utilizados para el cálculo de la compensación que al prestador de los servicios le correspondería recibir, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el cual desarrolla el esquema conceptual para el cálculo de dicha compensación, que incluye, entre otras partidas, una destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato.

Dada la situación de tramitación en la que se encuentra el citado contrato, la AGE, con el fin de evitar el deterioro de la situación financiera de la operadora, introdujo en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, la disposición adicional septuagésimo segunda que prevé la dotación en el presupuesto del Ministerio de Fomento de las cantidades necesarias para hacer frente, con carácter de entrega a cuenta de las anualidades correspondientes a 2011, 2012 y 2013.

Como consecuencia de lo mencionado en los párrafos anteriores, la Sociedad procedió a registrar en 2013 el derecho de cobro de los servicios prestados en 2011 por importe de 130.222 miles de euros (120.879 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)), distribuidos en Obligación de Servicio Público de Media Distancia por importe de 18.109 miles de euros y por importe de 112.113 miles de euros (16.769 y 104.110 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)), los servicios de la Obligación de Servicio Público de Cercanías.

La Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2015, en su disposición adicional septuagésima primera prevé, en las mismas condiciones que las señaladas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, una consignación presupuestaria a favor de Renfe Viajeros, S.A. con carácter de entrega a cuenta por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalidad de Cataluña prestados en 2014 por la Sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con fecha 30 de junio de 2014, la IGAE ha emitido los Informes de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación para la compensación a RENFE-Operadora de las obligaciones de servicio público Cercanías y Regionales competencia de la Generalitat de Cataluña de los ejercicios 2011 y 2012, en los que propone minorar los importes a recibir por RENFE-Operadora en 10.791 y 9.892 miles de euros respectivamente, debido fundamentalmente a la no consideración para la liquidación de la totalidad del beneficio razonable considerado en las propuestas de liquidación por RENFE-Operadora por importes de 9.343 y 9.042 miles de euros respectivamente.

En 2013, el importe correspondiente al déficit de explotación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña ascendió a 111.500 miles de euros, importe que ha sido reducido a 104.857 miles de euros tras el informe de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación emitida por la IGAE el 26 de diciembre de 2014, debido fundamentalmente a la no consideración del beneficio razonable incluido, que ascendía a 9.517 miles de euros, compensado en parte por un mayor déficit asumido por otros conceptos.

Tal como expresa la propia IGAE en los informes, estos ajustes no suponen ningún pronunciamiento sobre el derecho de RENFE-Operadora a obtener una compensación por tal concepto, como expresamente prevé el Anexo del Reglamento CE 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. No obstante lo anterior, y si bien la propuesta de Contrato de Servicio Público 2011-2015 aprobada por el Órgano Mixto con fecha 17 de junio de 2013 recoge explícitamente la compensación en concepto de beneficio razonable, la IGAE considera que por tratarse de un documento pendiente de aprobación por la CMAEF y ratificación por la Comisión Bilateral Estado-Generalitat la fijación del beneficio razonable tal como se refleja en la propuesta de contrato no sería algo establecido, a día de hoy, de un modo definitivo y vinculante, entendiendo la IGAE que solo una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, podrá determinarse y abonarse el concepto de beneficio razonable.

Finalmente, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2014, Renfe Viajeros, S.A. ha recibido en el propio ejercicio 119.431 miles de euros y 96.348 miles de euros correspondientes a los servicios prestados en 2011 y 2012 respectivamente, y el 13 de enero de 2015, 104.857 miles de euros por las prestaciones de 2013.

En las cuentas anuales del ejercicio 2014, de acuerdo con el criterio manifestado por la IGAE, se ha procedido a corregir el importe de la cuenta a cobrar por el beneficio razonable de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 (véase nota 2 c)).

Tras la auditoría de verificación efectuada por la IGAE de fecha 18 de diciembre de 2015 se ha procedido a ajustar el saldo pendiente de cobro de 2014 en 1.716 miles de euros, resultando un saldo pendiente de cobro por importe de 104.958 miles de euros, el cual ha sido cobrado el 19 de enero de 2016.

En la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, se ha dotado la partida correspondiente al ejercicio 2015 por importe de 110.023 miles de euros y tendrá carácter de cantidad a cuenta de la liquidación definitiva conforme a la metodología aprobada por Acuerdos de 22 de diciembre de 2009, de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat de Cataluña, de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestados por RENFE-Operadora en Barcelona y de 17 de noviembre de 2010 de la misma Comisión Mixta sobre valoración de los servicios regionales. El libramiento se efectuará una vez la IGAE emita el correspondiente informe de control financiero sobre la propuesta de liquidación a elaborar por la Sociedad, este informe deberá emitirse antes del 30 de septiembre de 2016.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

No será objeto de compensación el mayor déficit de explotación que pudiera haberse originado a Renfe Viajeros, S.A. como consecuencia de decisiones de la Generalitat de Cataluña, en uso de sus competencias, en cuanto a política tarifaria o estándares de calidad, compromisos y condiciones, distintos de los considerados a efectos del contrato que se cita en el párrafo anterior. No obstante, en la cláusula quinta del Convenio de 13 de enero de 2010, entre La Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora, se establece que "…podrán proponer a través del Órgano Mixto de Coordinación y control previsto en el presente Convenio, la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalidad de Cataluña deberá satisfacer a RENFE-Operadora", que son exclusivamente financiados y de forma directa por esta comunidad.

En base a esta previsión, en la primera reunión del citado Órgano Mixto, de 13 de febrero de 2010, se decidió instrumentar estas medidas bajo la forma de un Plan de Acción 2010-2015 contenido como Anexo 4 de la propuesta de Contrato OSP Cataluña 2011-2015, aprobada por el Órgano Mixto en su reunión de 17 de junio de 2013. Dicho Plan contiene datos reales para el periodo 2010-2012 y previsiones para 2013-2015.

La Sociedad presentó para 2014 su propuesta de liquidación por el Plan de Acción por importe de 13.932 miles de euros.

Para el ejercicio 2015, la propuesta de liquidación de la sociedad ha ascendido a 14.750 miles de euros.

4. Contratos con Comunidades Autónomas

El acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 que aprueba el plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de media distancia que estarán financiados por el Estado, siendo declarados como obligación de servicio público, establece que en el caso de que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario sobre alguna de las relaciones ferroviarias que no fueron declaradas de obligación de servicio público, éstas podrían formalizar el correspondiente contrato con RENFE-Operadora asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.

En este sentido, la Entidad ha seguido prestando después del 30 de junio de 2013, determinados servicios ferroviarios de media distancia que no fueron declarados como obligación de servicio público por la AGE, a petición de la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón. El 1 de mayo de 2014 se firmó el contrato de servicio público con la Junta de Extremadura, regulando la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para la Junta de Extremadura, desde la firma del contrato hasta el 31 de diciembre de 2015, indicando que los servicios prestados desde el 1 de julio de 2013 hasta que entra en vigor el contrato, se liquidarán por la Consejería de Fomento. El 1 de septiembre de 2014 se firmó el contrato de servicio público con la Gobierno de Aragón, regulando la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para la Gobierno de Aragón, con vigencia desde el 1 de julio de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2015 (nota 12 e)).

El 30 de diciembre de 2015 se ha formalizado con el Gobierno de Aragón un Acuerdo para la continuación de la prestación por parte de la Sociedad, con carácter excepcional y provisional, de los servicios de transporte de viajeros de media distancia para el ejercicio 2016 en la Comunidad Autónoma de Aragón previstos en el Contrato de Servicio Público de fecha 1 de septiembre de 2014.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con fecha 21 de septiembre de 2015 se ha firmado un convenio de liquidación con la Junta de Castilla y León de las obligaciones derivadas del Convenio específico de colaboración que se estableció en 2005 entre su Consejería de Fomento y la Entidad Ferrocarriles de Vía Estrecha en referencia al mantenimiento y mejora del servicio ferroviario de la línea de cercanías León-Guardo y la regional León-Palencia Burgos así como las relativas a los servicios de Media Distancia prestados desde el cuarto trimestre de 2007 hasta 2010 inclusive por RENFE-Operadora.

f) Convenios y otras relaciones con Adif

i) Tasa de Seguridad Ferroviaria

Los artículos 65 a 68 de la LSF establecen todos los aspectos relativos a esta tasa. Constituye el hecho imponible de la misma, la prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad Estatal como de titularidad de Adif.

Serán sujetos pasivos de la tasa, los viajeros y tendrán la consideración de sujetos pasivos sustitutos, el particular, el organismo o la empresa ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte, en este caso RENFE-Operadora, y a partir del 1 de enero de 2014, RENFE VIAJEROS, S.A. Dicho sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar a Adif.

La LSF 38/2015 crea la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria. No obstante, la Disposición transitoria quinta establece que hasta tanto no se fijen las cuantías de las tasas ferroviarias recogidas en el título VI seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la nueva ley, por lo que tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016, sigue siendo aplicable la Tasa de seguridad ferroviaria regulada en la LSF 39/2003.

ii) Cánones ferroviarios

La LSF 39/2003 establece, en sus artículos 74 y 75, la regulación de los cánones que se devengan en favor de Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario.

Mediante la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en la LSF 39/2003, otorgando cobertura legal a la relación económica existente entre Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados.

Los cánones se clasifican de la forma siguiente:

- Cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General:
  - Canon de acceso (Modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
  - Canon por reserva de capacidad (Modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
  - Canon de circulación (Modalidad C), que se calcula con base en los kilómetros efectivamente realizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Canon por tráfico (Modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.

▪ Cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias:

i. Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros (Modalidad A), que se aplica en función de los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.

ii. Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (Modalidad B), que se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones donde existen problemas de congestión (estaciones de primera categoría).

iii. Canon de paso por cambiadores de ancho (Modalidad C), que se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.

iv. Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D), que se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por Adif, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Actualmente, solo se aplica en las líneas de alta velocidad.

v. Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (Modalidad E), que grava el uso del dominio público ferroviario determinándose en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno.

La Orden FOM 2336/2012 de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, introdujo diversas modificaciones en la aplicación de los diferentes cánones ferroviarios y en sus cuantías, produciéndose un notable incremento en el coste que asumió la Sociedad a partir del 1 de noviembre de 2012, que se estimó en torno al 35%.

Por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otra medidas urgentes en el orden económico y social, se efectuaron modificaciones en la LSF 39/2003, en los artículos 21, letra l), 73, apartados 1,5 y 6, 77 y 81.1, letra j) a fin de establecer el procedimiento para la modificación y actualización de cuantías de los cánones ferroviarios.

Estas modificaciones, artículo 2 y disposición adicional tercera, pretendían adecuar, la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, la aplicación de cánones por su utilización y la certificación de seguridad, a la Directiva Comunitaria 2001/14/CE y cumplimentar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 28 de febrero de 2013.

La LSF 38/2015 establece una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico, suprimiendo el canon de acceso, implantando nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon a la rentabilidad potencial del mercado, incidiendo en las bonificaciones y descuentos para fomentar el desarrollo de los servicios y la explotación más eficaz de las líneas. Asimismo se modifica la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio, y se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros considerando la capacidad económica de los servicios asociados.

No obstante, la Disposición transitoria cuarta establece que hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley, produciéndose esta adecuación en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la mencionada ley, por lo que tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016, sigue siendo aplicable la estructura de cánones ferroviarios regulada en la LSF 39/2003.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

iii) Convenios y otras relaciones

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

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

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de RENFE-Operadora y de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 se han preparado de acuerdo con la legislación mercantil vigente, con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y en el Real Decreto 1159/2010 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, así como con las comunicaciones de la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE, realizadas en el ejercicio de las funciones de desarrollo de los principios y criterios contables aplicados a las entidades a que se hace referencia en el apartado 3 del artículo 121 de la LGP, que la misma Ley otorga a la IGAE en el apartado b) del artículo 125.1., con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada al 31 de diciembre de 2015 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

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

El Presidente de la Entidad estima que las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 serán aprobadas por el Consejo de Administración sin variaciones significativas.

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

(i) Estimaciones contables relevantes e hipótesis

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

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

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

El Grupo generalmente utiliza métodos de descuento de flujos de efectivo para determinar dichos valores. Los cálculos de descuento de flujos de efectivo se basan en las proyecciones de los presupuestos aprobados por la Dirección. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Las hipótesis clave para determinar el valor razonable menos costes de venta y el valor en uso incluyen las tasas de crecimiento, la tasa media ponderada de capital y los tipos impositivos. Las estimaciones, incluyendo la metodología empleada, pueden tener un impacto significativo en los valores y en la pérdida por deterioro de valor.

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

(ii) Cambios de estimación

Asimismo, a pesar de que las estimaciones realizadas por la Dirección del Grupo se han calculado en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2015, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a su modificación en los próximos ejercicios. El efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

c) Comparación de la información

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2015, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014, aprobadas por el Consejo de Administración el 2 de julio de 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

(i) Cambios en criterios contables y corrección de errores

Intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado (Grandes reparaciones)

Hasta el 31 de diciembre de 1998 RENFE siguió el criterio de constituir provisiones para atender las grandes reparaciones de la totalidad del material rodante. En diciembre de 1998 la Entidad completó un análisis sobre la necesidad de mantener ese criterio para el tratamiento contable de las grandes reparaciones del material rodante que se llevaban a cabo en los talleres propios, concluyendo que en estos casos el impacto en resultados de utilizar dicho criterio o de haber registrado como gasto del ejercicio el coste de las reparaciones efectivamente realizadas en cada ejercicio no hubiera sido muy diferente, por lo que la Entidad decidió regularizar el saldo de la provisión constituida y mantener solamente el importe correspondiente a la provisión para grandes reparaciones del material rodante cuya reparación se lleva a cabo por terceros.

En el ejercicio 2008, la adaptación de las cuentas anuales de la Entidad al PGC, supuso la reclasificación de la provisión para grandes reparaciones del material rodante cuya reparación se lleva a cabo por terceros al inmovilizado material, permaneciendo como gasto del ejercicio el coste de las reparaciones realizadas en talleres propios efectivamente realizadas en cada ejercicio.

Con fecha 11 de diciembre de 2013, se procedió a la escrituración de la segregación parcial de tres ramas de actividad de RENFE-Operadora mediante la constitución de las sociedades Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., que separó las actividades de operación ferroviaria de la de mantenimiento del material rodante.

En el ejercicio 2015 se ha completado un análisis del impacto que tendría adoptar el criterio de registrar las grandes reparaciones realizadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. como componentes separados de los activos de material rodante, en lugar de registrarlas como gasto del ejercicio cuando son efectivamente realizadas, tal y como se venía registrando desde el ejercicio 1998.

Dicho análisis ha puesto de manifiesto que la aplicación del nuevo criterio tendría las siguientes consecuencias:

- El gasto registrado por el propietario del material rodante es más uniforme a lo largo de los ejercicios, independientemente del volumen de grandes reparaciones efectuadas en cada año, por lo que el análisis de costes a partir de la cuenta de resultados es más estable.

- El flujo de efectivo de las actividades de explotación se incrementa, reduciéndose el flujo de efectivo de las actividades de inversión.

- El valor contable de los activos próximos a la finalización de su vida útil se incrementa cuando se le realiza una gran reparación, la cual ha de amortizarse en el periodo de utilidad de dicha reparación.

- El nuevo criterio se adecúa en mejor medida a lo que establece el PGC respecto a las grandes reparaciones y las inspecciones generales que se llevan a cabo de forma periódica.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En consecuencia, el Grupo ha decidido en el ejercicio 2015 adoptar el criterio de identificar como un componente del coste del material rodante el importe de los desembolsos necesarios para realizar las grandes reparaciones realizadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., amortizándose durante el periodo de tiempo que transcurre hasta la fecha en que se realice la siguiente revisión. Una vez realizados los trabajos, el coste de la reparación se reconoce como mayor valor del material rodante, que a su vez es objeto de amortización hasta que se produce la siguiente revisión, dándose de baja cualquier importe pendiente de amortizar del anterior componente.

La adopción de este criterio ha supuesto un cargo a reservas por la mayor amortización de los componentes iniciales identificados en el precio de adquisición del material rodante hasta el 1 de enero de 2015 por importe de 211.239 miles de euros, y un abono a reservas por importe de 249.661 miles de euros por el alta de la última gran reparación efectuada con anterioridad al 1 de enero de 2015 de cada material rodante, por el valor neto contable de la misma a dicha fecha.

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

- Balance:
  - Valor del inmovilizado material
  - Movimiento del inmovilizado material
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias:
  - Amortización del inmovilizado material
  - Otros gastos de explotación / Servicios exteriores / Reparaciones y conservación.

Las correcciones efectuadas en las cifras comparativas del ejercicio 2014 son las siguientes:

Corrección en Balance	Miles de euros
Inmovilizado material 01.01.2014	43.888
Altas coste inmovilizado material	67.801
Reservas	44.956
Corrección en cuenta de pérdidas y ganancias	
Amortización del inmovilizado material	74.198
Otros gastos de explotación	(67.801)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Asimismo se han efectuado correcciones en la amortización acumulada de determinados activos al considerar como fecha de inicio de amortización la puesta en condiciones de funcionamiento del activo, en lugar de la fecha en que comenzó su explotación comercial, una vez entró en funcionamiento la infraestructura a la que estaban destinados a dar servicio, el corredor de alta velocidad Madrid-Valencia, tal como recomendó la IGAE en los informes adicionales a los de auditoría de cuentas de RENFE-Operadora. El efecto de la corrección efectuada ha supuesto una minoración de 3.100 miles de euros de las reservas a 1 de enero de 2015.

Desembolsos pendientes sobre acciones

En el ejercicio 2016 la División de Control Financiero y Auditoría del Sector Público Estatal de la Oficina Nacional de Auditoría de la IGAE ha comunicado a la Entidad la respuesta que ésta ha recibido de la División de Planificación y Dirección de la Contabilidad Pública de la IGAE, a la consulta planteada sobre la procedencia de contabilización de participación y desembolsos pendientes sobre acciones por parte de la Entidad, en concreto sobre una participación cuya suscripción de capital se realizó en moneda extranjera, manteniéndose en balance un desembolso pendiente sobre dichas acciones, también en moneda extranjera.

Tras el razonamiento que se expone en dicha respuesta, finalmente se concluye que "los desembolsos pendientes no exigidos deben figurar en el activo no corriente o corriente, según el caso, con signo negativo y a efectos de la NRV 11ª se trataría de una partida no monetaria y el tipo de cambio a utilizar para su conversión a moneda funcional debería ser el vigente en la fecha de realización de la transacción, que sería la del reconocimiento del activo financiero adquirido".

Esto supone un cambio del criterio hasta ahora utilizado de considerar los desembolsos pendientes no exigidos como una partida monetaria, valorándolos al tipo de cambio de cierre del ejercicio, que se venía realizando en las cuentas anuales individuales de la Entidad Dominante. Este cambio de criterio únicamente afecta en las cuentas anuales consolidadas, a la reclasificación entre las reservas de la Entidad dominante y las reservas en sociedades puestas en equivalencia, por el efecto de la aplicación del nuevo criterio en la fecha de la primera consolidación, el 1 de enero de 2008. En este sentido, se ha procedido a realizar los ajustes correspondientes en el Patrimonio neto consolidado mediante un abono a reservas de la entidad dominante por importe de 14.244 miles de euros a 1 de enero de 2014 y un cargo a las reservas en sociedades puestas en equivalencia por el mismo importe.

En el Estado Total de cambios en el Patrimonio Neto los ajustes por cambio de criterio y errores efectuados en el ejercicio 2015 se han introducido en los saldos de inicio del ejercicio compartido, junto con los cambios en criterios contables y corrección de errores realizados en el ejercicio 2014, y que se detallan a continuación:

Beneficio razonable por prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña

Dentro de la estimación de la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña, la Sociedad venía recogiendo, entre otras partidas, una destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato, lo que ha venido en llamarse "beneficio razonable" (véase nota 1e)).

De este modo, en las cuentas anuales del ejercicio 2012 se registraron 9.042 miles de euros correspondientes al beneficio razonable de dicho ejercicio, y en las del ejercicio 2013 se registraron 9.343 y 9.517 miles de euros correspondientes a los de los ejercicios 2011 y 2013 respectivamente.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Dado que la propuesta de Contrato de Servicio Público donde se recoge explícitamente la compensación en concepto de beneficio razonable, se trata de un documento pendiente de aprobación por la CMAEF y ratificación por la Comisión Bilateral Estado-Generalidad, se ha considerado que la fijación del beneficio razonable se entenderá definitiva y vinculante, una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, siendo entonces en ese momento cuando se registre la cuenta a cobrar por este concepto.

En este sentido, se ha procedido a corregir con efecto retroactivo la cuenta a cobrar por el beneficio razonable correspondiente a los ejercicios 2011, 2012 y 2013.

Instrumentos financieros derivados en contratos de deuda espejo

Los Acuerdos de reconocimiento de deuda espejo procedente de la segregación incluyen determinados contratos de permuta de tipos de interés, que se registraron como cobertura contable de determinados préstamos también incluidos en dichos acuerdos.

Los efectos económicos de los derivados de cobertura se transfirieron a la Sociedad en el porcentaje que resultó en la segregación, si bien al formar parte del acuerdo de reconocimiento de deuda donde se encuentran las operaciones principales a las que están vinculadas, se consideraron a efectos de determinación del criterio contable de contabilización, como derivados implícitos del acuerdo de reconocimiento de deuda, y por tanto sin separarlos del contrato principal, reconociendo los ingresos y gastos correspondientes de acuerdo con el criterio del devengo, valorándolos a coste amortizado de forma conjunta con la operación principal.

En las cuentas anuales de RENFE-Operadora, los derivados contratados con las entidades financieras cuyos efectos económicos se han transferido en parte a la Sociedad, se considera que cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas, reconociéndose ingresos y gastos en el patrimonio neto por sus cambios en el valor razonable. Por este motivo, se ha considerado conveniente reflejar del mismo modo la contabilidad de coberturas en la Sociedad, reconociendo ingresos y gastos en el patrimonio neto por los cambios en el valor razonable del derivado que forma parte de la deuda espejo con la Entidad.

Este cambio de criterio ha producido una disminución del patrimonio neto en la partida Ajustes por cambio de valor de 5.598 miles de euros en el ejercicio 2014.

d) Moneda funcional y moneda de presentación

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

3. Aplicación de Resultados de la Entidad dominante

La distribución de los beneficios de la Entidad dominante del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 por importe de 721.804,34 euros se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado.

La propuesta de la distribución del beneficio del ejercicio 2015 de la Entidad dominante que asciende a 71.692.601,99 euros, a presentar para su aprobación al Consejo de Administración es su traspaso a compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

4. Normas de registro y valoración

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

(a) Sociedades dependientes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

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

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

(b) Socios externos

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

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

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

(c) Sociedades asociadas

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

El detalle de las inversiones contabilizadas aplicando el método de puesta en equivalencia se incluye en el Anexo I.

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

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

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

(i) Deterioro de valor

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

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

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

(d) Negocios conjuntos – Sociedades Multigrupo

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

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

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

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades multigrupo utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y mismo periodo que los de la Entidad dominante, con la excepción de la sociedad multigrupo Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A., que se refieren al ejercicio anual terminado el 30 de septiembre de 2015.

(e) Incorporación de rama de actividad

Rama de actividad procedente de RENFE

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

- Segregación de activos y pasivos

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

- Reconocimiento del derecho de uso y obligación de reposición

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

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

En la fecha en la que se materialice la transferencia de la titularidad de los elementos objeto de reposición, RENFE-Operadora contabilizará la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en Adif.

De acuerdo con la Orden FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, este derecho de uso y reposición fue valorado en 53.726 miles de euros a los únicos efectos de determinar sus fondos propios, de los cuales 9.165 miles de euros correspondían al valor contable del derecho de uso y 44.561 miles de euros a la estimación del coste de reposición de dichos espacios (véanse notas 1 (d), 5 y 6).

Rama de actividad procedente de FEVE

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

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Los respectivos Consejos de Administración de ambas entidades han aprobado, en febrero de 2014, la propuesta de asignación en pleno dominio de inmuebles de uso administrativo procedentes de FEVE, que se intercambian con los derechos de uso. Estos inmuebles cuya titularidad hasta ese momento era compartida al 50% con ADIF, ha supuesto un mayor valor contable de los activos compartidos total de 958 miles de euros (véase nota 6). Asimismo, el valor contable de los terrenos y edificios recibidos por ADIF en pleno dominio asciende a 323 miles euros, que ha supuesto una disminución del valor contable de los activos compartidos.

Por otra parte, el valor de los derechos de uso reconocidos por cada Entidad, se redujo en la proporción correspondiente a los espacios repuestos según el acuerdo, sin descontar las respectivas amortizaciones, son los siguientes (véase nota 5):

Derecho de uso reconocido a ADIF	30 miles de euros
Derecho de uso reconocido a RENFE-Operadora	695 miles de euros

Estos derechos de uso corresponden exclusivamente a espacios de uso operativo, a excepción de un importe de 126 miles de euros incluidos en el total reconocido a RENFE-Operadora, que corresponde a espacios administrativos ocupados por ésta en la antigua estación de El Humedal, en Gijón, que han quedado pendientes de acuerdo como consecuencia de su demolición.

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

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

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

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

El efecto de la variación de los tipos de cambio sobre el efectivo y otros activos líquidos equivalentes denominados en moneda extranjera, se presenta separadamente en el estado de flujos de efectivo consolidado como "Efecto de las variaciones de los tipos de cambio"

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

(i) Conversión de estados financieros de las sociedades puestas en equivalencia cuya moneda funcional es distinta al euro

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Los activos y pasivos, incluyendo el fondo de comercio y los ajustes a los activos netos derivados de la adquisición de los negocios, se convierten al tipo de cambio de cierre del balance

- Los ingresos y gastos, se convierten a los tipos de cambio medios del periodo

- Las diferencias de cambio resultantes de la aplicación de los criterios anteriores se reconocen como diferencias de conversión en el patrimonio neto consolidado.

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

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

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

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

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

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

El Grupo mantiene en su activo elementos de inmovilizado material e intangible no generadores de flujos de efectivo, que se agrupan en las siguientes unidades de explotación:

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Los destinados a la prestación de los servicios de alta velocidad, larga distancia y media distancia no declarados como OSP que aún no se han liberalizado, si bien el proceso ya ha comenzado de forma ordenada y progresiva. Estos servicios se prestan en régimen de no concurrencia sobre las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), las cuales son consideradas como activos no generadores de flujos de efectivo por parte de ADIF, entre otras razones porque sus ingresos son los cánones por el uso de la RFIG que se regulan en la LSF y demás legislación, y cuyas cuantías se actualizan a propuesta de ADIF para su inclusión en los anteproyectos de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado. En este sentido, hay que considerar que la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en la RFIG, hoy por hoy es prestada en régimen de no competencia por parte de RENFE VIAJEROS, S.A., entidad dependiente del Ministerio de Fomento, del cual también depende ADIF, y que los cánones que fija ésta, en lo referente al tráfico ferroviario de viajeros, afectan exclusivamente a la Sociedad, determinando en gran medida la rentabilidad que los activos destinados a la prestación de estos servicios puedan obtener.

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

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

El Grupo mantiene en su activo elementos de inmovilizado material e intangible generadores de flujos de efectivo, que se agrupan en las siguientes unidades de explotación:

- Aquellos destinados a la prestación de los servicios de mercancías.
- Los destinados a la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante.
- Los destinados a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

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

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Para los activos generadores de flujos de efectivo el Grupo sigue el criterio de evaluar la existencia de indicios que pudieran poner de manifiesto el potencial deterioro de valor de los mismos, al objeto de comprobar si el valor contable de los mencionados activos excede de su valor recuperable, entendido como el mayor entre el valor razonable, menos costes de venta y su valor en uso.

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

En el ejercicio 2015 se ha considerado que existen circunstancias que podrían indicar un potencial deterioro del valor de los activos destinados a la prestación de los servicios de mercancías y la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, por lo que se ha procedido a evaluar el valor recuperable de estos activos , los cuales se han agrupado a efectos de esta estimación en unidades generadoras de flujos de efectivo (UGE). Para ello se ha determinado el valor razonable menos los costes de venta de cada UGE, utilizando las hipótesis de mercado de las que dispone la Dirección, basándose en las proyecciones de negocio aprobadas por el Consejo de Administración de RENFE-Operadora en el ámbito de la operación de segregación de la que trae origen cada Sociedad, resultando un valor superior al valor neto contable de los activos, por lo que se ha considerado que no existe deterioro de valor de los mismos.

(h) Inmovilizado intangible

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

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

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

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

El Grupo evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

ı. Fondo de comercio de consolidación

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

El fondo de comercio no se amortiza, sino que se comprueba su deterioro de valor con una periodicidad anual o con anterioridad, si existen indicios de una potencial pérdida del valor del activo. Después del reconocimiento inicial, el fondo de comercio se valora por su coste menos las pérdidas por deterioro de valor acumuladas.

(i) Inmovilizado material

- Coste del inmovilizado material

En relación con la valoración de los elementos del inmovilizado recibidos de RENFE a través de la segregación de la rama de actividad del servicio de transporte ferroviario, éstos se registraron a los valores contables por los que se encontraban registrados en RENFE (véase nota 4 (e)) de la misma forma que los elementos de inmovilizado recibidos de FEVE (véase nota 35); habiéndose registrado estos últimos por su valor neto contable sin registrar separadamente la amortización acumulada ni el deterioro que dichos activos pudieran tener en las cuentas de FEVE. El resto de activos incluidos en el inmovilizado material figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción.

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

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

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

De acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/2909/2006, por la que se determinan los bienes, derechos y obligaciones pertenecientes a RENFE-Operadora, se incorporarán al patrimonio de la Entidad, los bienes y derechos que hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, han pertenecido o han estado adscritos a RENFE y, en concreto, los talleres e instalaciones destinados a la reparación y mantenimiento de los trenes que se detallan en los anexos V.1 y V.2 de la citada Orden, así como los terrenos en que aquellos se ubican hasta el límite marcado por la salida a las vías de circulación de la red general.

Al 31 de diciembre de 2015 continúa en proceso la delimitación de los terrenos sobre los que se ubican los talleres e instalaciones mencionados en el apartado anterior, por lo que a dicha fecha, todavía no están registrados contablemente en el inmovilizado material. El efecto de no haber registrado dichos terrenos en el ejercicio se estima que no es significativo sobre estas cuentas anuales consolidadas tomadas en su conjunto.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

El apartado 2.2 de la Norma de Valoración de Inmovilizado Material del Plan General de Contabilidad de 2007, aprobado mediante Real Decreto 1514/2007 de 16 de Noviembre, establece que se producirá una pérdida de valor de un inmovilizado material cuando su valor contable supere a su importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Grupo ha aplicado a su inmovilizado material, en las cuentas correspondientes al ejercicio 2014 correcciones por deterioro, cuando de las circunstancias específicas de determinados activos se ha deducido que los mismos han dejado de prestar servicios, reconociendo la pérdida directamente en el capítulo de pérdidas procedentes de inmovilizado material de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

- Capitalización de gastos financieros

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

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

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

- Permutas de inmovilizado material

El inmovilizado material adquirido a cambio de uno o varios activos no monetarios, se reconoce por el valor razonable de los activos no monetarios entregados en la transacción, excepto en aquellos casos en los que ésta no tenga sustancia comercial o no pueda medirse con fiabilidad el valor razonable del inmovilizado material recibido ni del activo entregado.

El valor razonable del activo recibido debe reconocerse por referencia al valor razonable del activo entregado, excepto en aquellas transacciones en las que el valor razonable del activo recibido se pueda determinar con una mayor fiabilidad. En aquellos casos en los que no se pueda determinar de forma fiable el valor razonable de los activos recibidos o entregados o en los que la transacción carezca de sustancia comercial, el coste de adquisición se determina por referencia al valor neto contable de los activos entregados.

- Amortización del inmovilizado material

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

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

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

En 2014, una vez homogeneizados los planes de mantenimiento del material rodante de ancho métrico, procedente de FEVE, con los del resto de material rodante existente, se efectuó la revisión de las vidas útiles de trenes autopropulsados y locomotoras. Como norma general, se ha estimado para los mismos una vida útil de 40 años desde su adquisición, si bien para los trenes autopropulsados se ha considerado la necesidad de que tengan que ser sometidos a ciertas operaciones a mitad de su vida, tal como ocurre con el material de Cercanías y Media Distancia convencional, para mantener el confort, la disponibilidad y la fiabilidad en valores asumibles. La modificación realizada en las series afectadas, ha supuesto una mayor dotación de amortización en 2014 por un total de 1.492 miles de euros.

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

(j) Arrendamientos

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

(k) Instrumentos financieros

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

El Grupo clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y a las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial.

El Grupo evalúa si un derivado implícito debe ser separado del contrato principal, sólo en el momento en el que el Grupo se convierte en parte del contrato o en un ejercicio posterior en el que se haya producido una modificación de las condiciones contractuales que afecten significativamente a los flujos de efectivo esperados asociados con el derivado implícito, el contrato principal o ambos en comparación con los flujos de efectivo esperados originales. Los derivados implícitos se presentan separadamente del contrato principal en las correspondientes partidas de derivados del balance de situación consolidado.

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

- Préstamos y partidas a cobrar

Los préstamos y partidas a cobrar se componen de créditos por operaciones comerciales y créditos por operaciones no comerciales con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo distintos de aquellos clasificados en otras categorías de activos financieros. Estos activos se reconocen inicialmente por su valor razonable, incluyendo los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste amortizado, utilizando el método del tipo de interés efectivo.

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

- Activos financieros disponibles para la venta

El Grupo clasifica en esta categoría la adquisición de valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no cumplen los requisitos para ser clasificados en las categorías anteriores.

Los activos financieros disponibles para la venta se reconocen inicialmente al valor razonable más los costes de transacción directamente atribuibles a la compra, que coinciden con el coste de adquisición.

Con posterioridad al reconocimiento inicial, los activos financieros clasificados en esta categoría, se valoran a valor razonable, registrando la pérdida o ganancia en ingresos y gastos reconocidos del patrimonio neto consolidado, con excepción de las pérdidas por deterioro.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En aquellos casos en los que el valor razonable no se pueda estimar con fiabilidad según los métodos definidos para las empresas del grupo y asociadas, se ha considerado el valor teórico contable corregido por las plusvalías tácitas existentes a la fecha de valoración, si este es inferior.

Los importes reconocidos en patrimonio neto consolidado, se registran en resultados en el momento en el que tiene lugar la baja de los activos financieros y en su caso, por la pérdida por deterioro según se indica en el apartado "Deterioro de valor de activos financieros disponibles para la venta", de esta nota 4 (k). No obstante, los intereses calculados por el método del tipo de interés efectivo y los dividendos se reconocen en resultados siguiendo los criterios del apartado "Intereses y dividendos", expuesto a continuación.

- Contabilidad de operaciones de cobertura

Los instrumentos financieros derivados, que cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas, se reconocen inicialmente por su valor razonable, más, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos.

La Entidad realiza coberturas de los flujos de efectivo.

Al inicio de la cobertura, la Entidad designa y documenta formalmente las relaciones de cobertura, así como el objetivo y la estrategia que asume con respecto a las mismas. La contabilización de las operaciones de cobertura, sólo resulta de aplicación cuando se espera que la cobertura sea altamente eficaz al inicio de la cobertura y en los ejercicios siguientes para conseguir compensar los cambios en los flujos de efectivo atribuibles al riesgo cubierto, durante el periodo para el que se ha designado la misma (análisis prospectivo) y la eficacia real, que puede ser determinada con fiabilidad, está en un rango del 80-125% (análisis retrospectivo).

El Grupo reconoce como ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto consolidado las pérdidas o ganancias consolidadas procedentes de la valoración a valor razonable del instrumento de cobertura que correspondan a la parte que se haya identificado como cobertura eficaz. La parte de la cobertura que se considere ineficaz, así como el componente específico de la pérdida o ganancia o flujos de efectivo relacionados con el instrumento de cobertura, excluidos de la valoración de la eficacia de la cobertura, se reconocen en la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

- Intereses y dividendos

Los intereses se reconocen por el método del tipo de interés efectivo.

Los ingresos por dividendos procedentes de inversiones en instrumentos de patrimonio se reconocen cuando han surgido los derechos para el Grupo a su percepción. Si los dividendos distribuidos proceden inequívocamente de resultados generados con anterioridad a la fecha de adquisición porque se han distribuido importes superiores a los beneficios generados por la participada desde la adquisición, minoran el valor contable de la inversión.

- Bajas de activos financieros

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

- Deterioro de valor de activos financieros

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

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

El Grupo sigue el criterio de registrar las oportunas correcciones valorativas por deterioro de préstamos y partidas a cobrar e instrumentos de deuda, cuando se ha producido una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros, motivados por la insolvencia del deudor.

Deterioro de valor de activos financieros valorados a coste amortizado

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

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

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

Deterioro de valor de activos financieros disponibles para la venta

En el caso de activos financieros disponibles para la venta, el descenso en el valor razonable que ha sido registrado directamente en ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto consolidado, se reconoce en resultados cuando existe evidencia objetiva de un deterioro de valor, aunque el activo financiero no haya sido dado de baja en el balance de situación consolidado. El importe de la pérdida por deterioro reconocida en resultados se calcula por la diferencia entre el coste o coste amortizado, menos cualquier pérdida por deterioro previamente reconocida en resultados y el valor razonable.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Las pérdidas por deterioro del valor que corresponden a inversiones en instrumentos de patrimonio, no son reversibles. Los aumentos posteriores del valor razonable una vez que se ha reconocido la pérdida por deterioro, se reconocen en patrimonio neto consolidado.

El aumento en el valor razonable de los instrumentos de deuda, que pueda ser objetivamente relacionado con un evento posterior al reconocimiento del deterioro, se registra contra resultados hasta el importe de la pérdida por deterioro previamente reconocida y el exceso, en su caso, contra ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto consolidado.

- Pasivos financieros

Los pasivos financieros, incluyendo acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, se reconocen inicialmente por su valor razonable menos, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la emisión de los mismos.

Con posterioridad al reconocimiento inicial, los pasivos clasificados bajo la categoría de débitos y partidas a pagar se valoran a coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo.

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

- Bajas y modificaciones de pasivos financieros

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

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

(l) Existencias

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

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

(m) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

(n) Subvenciones, donaciones y legados

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

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

No obstante, debido a que el Grupo pertenece al sector público, la contabilización de las donaciones y legados que recibe de la entidad pública dominante para financiar la realización de actividades de interés público se efectúa de acuerdo con los criterios contenidos en el primer párrafo anterior.

Son aplicables a RENFE-Operadora las siguientes subvenciones:

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

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

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

(o) Prestaciones a empleados

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

- *Premios de permanencia*

La normativa laboral de RENFE-Operadora establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para cada ejercicio, viene establecida en el convenio colectivo vigente suscrito entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores, esta normativa es aplicable a RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A. y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.

Tras la integración de la entidad pública empresarial FEVE en RENFE-Operadora, esta última queda subrogada sobre los derechos y obligaciones establecidos en el XIX Convenio Colectivo vigente para sus trabajadores y que mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2015. Como consecuencia de lo anterior la Sociedad se subroga en ambos convenios.

El importe provisionado al cierre de cada ejercicio, se determina mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual para el ejercicio 2015 de 1,733% (1,6025% para el ejercicio 2014), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en RENFE-Operadora, basada en la tabla PERM/F-2000 (véase nota 17).

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Indemnizaciones por fallecimiento

  La normativa laboral que afecta a los empleados de la Sociedad procedentes de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, los cuales mantienen un Convenio diferente al aplicado al resto de trabajadores de la Sociedad en vigor hasta el 31 de diciembre de 2015 establece la obligación del pago de una indemnización por gastos y otra como auxilio por fallecimiento de sus empleados, ya se encuentren estos en situación de activo o jubilado. Las cuantías y beneficiarios a los que corresponderá dicho derecho vienen definidas entre los art. 228 y art. 232 de dicha normativa.

  Las obligaciones registradas al cierre del ejercicio 2015 por este concepto, ascienden a 5.502 miles de euros (6.012 miles de euros para el ejercicio 2014).

- Indemnizaciones por cese

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

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

- Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

  Conforme a los Acuerdos alcanzados con la mayoría del Comité General del Grupo RENFE relativos al Plan de Empleo Genérico y el Plan de Empleo 2016 y tras su aprobación por los distintos organismos competentes de cada uno de los Ministerios afectados, con fecha 3 de diciembre 2015 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas autorizó para el Grupo RENFE, con informe favorable, un Plan de Desvinculaciones para 2016.

  Este Plan de desvinculaciones al que pueden acogerse voluntariamente los trabajadores que se encuentren en activo y tengan, al menos, 19 años de antigüedad, se divide en tres modalidades según la situación de cada trabajador: modalidad A para aquellos que no cumplen las condiciones de jubilación conforme la Ley de Seguridad Social, modalidad B para aquellos que cumpliendo las condiciones anteriores no alcancen el 100% de su base reguladora y modalidad C, en condiciones de acceso a la jubilación con el 100% de su base reguladora.

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

(p) Provisiones

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

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

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

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

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

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

(r) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

El Grupo, compuesto por la entidad RENFE-Operadora, como entidad dominante tributa en régimen de declaración consolidada con las sociedades Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A.

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

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivada del proceso de determinación de la base imponible consolidada.

- Las deducciones y bonificaciones que corresponden a cada entidad del Grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la entidad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Las diferencias temporarias derivadas de las eliminaciones de resultados entre las empresas del grupo fiscal, se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.

Por la parte de los resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que han sido compensados por el resto de las sociedades del Grupo consolidado, surge un crédito y débito recíproco entre las sociedades a las que corresponden y las sociedades que lo compensan. En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de sociedades del Grupo consolidado, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido siguiendo los criterios establecidos para su reconocimiento, considerando el grupo fiscal como sujeto pasivo.

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

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

(i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles

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

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

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

(ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles

Las diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que:

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

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

(iii) Valoración

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

(iv) Clasificación

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

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

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

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

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

(t) Medioambiente

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

Los gastos derivados de las actividades medioambientales se reconocen como "Otros gastos de explotación" en el ejercicio en el que se incurren. No obstante, la Entidad reconoce provisiones medioambientales mediante la aplicación de los criterios que se desarrollan en la nota 31.

(u) Transacciones entre empresas del grupo excluidas del conjunto consolidable

Las transacciones entre empresas de grupo excluidas del conjunto consolidable, se reconocen por el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida. La diferencia entre dicho valor y el importe acordado, se registra de acuerdo con la sustancia económica subyacente.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

5. Inmovilizado Intangible

La composición y el movimiento del ejercicio 2015 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2015			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Fondo de Comercio de Consolidación	1.280	-	(351)	929
Concesiones y licencias	3.015	-	(316)	2.699
Aplicaciones Informáticas	147.402	13.459	(33)	160.828
Otro inmovilizado intangible	9.761	-	(7.833)	1.928
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	11.026	(3.228)	-	7.798
	172.484	10.231	(8.509)	174.206
Amortización acumulada				
Concesiones y licencias	(831)	(31)	316	(546)
Aplicaciones Informáticas	(97.583)	(16.680)	33	(114.230)
Otro inmovilizado intangible	(9.079)	(17)	7.833	(1.263)
	(107.493)	(16.728)	8.158	(116.039)
Total	64.991	(6.497)	(351)	58.143

En Altas y traspasos, en el ejercicio 2015, figuran altas en el epígrafe de Aplicaciones informáticas por un total de 13.459 miles de ellos. Entre ellas, destaca la adquisición de licencias, en virtud del acuerdo ELA con IBM y del acuerdo ULA con ORACLE, destinadas a aumentar la capacidad del software de las principales aplicaciones de negocio del Grupo. Asimismo, también hay que destacar la recepción de nuevas funcionalidades incorporadas a los sistemas de gestión corporativos, principalmente destinadas a mejorar los correspondientes al área de Seguridad, así como otras relativas a los sistemas económico-financieros y de recursos humanos.

Las altas y traspasos en amortización acumulada corresponden a la dotación de amortización del ejercicio.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ejercicio 2014, la composición y el movimiento relativo a este epígrafe de balance fue el siguiente:

	Miles de euros			
	2014			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Fondo de Comercio de Consolidación	1.280	-	-	1.280
Concesiones y licencias	3.015	-	-	3.015
Aplicaciones Informáticas	134.400	13.002	-	147.402
Otro inmovilizado intangible	11.195	-	(1.434)	9.761
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	13.100	(2.074)	-	11.026
	162.990	10.928	(1.434)	172.484
Amortización acumulada				
Concesiones y licencias	(800)	(31)	-	(831)
Aplicaciones Informáticas	(82.577)	(15.006)	-	(97.583)
Otro inmovilizado intangible	(9.096)	(21)	38	(9.079)
	(92.473)	(15.058)	38	(107.493)
Total	70.517	(4.130)	(1.396)	64.991

En 2014 las inversiones realizadas corresponden fundamentalmente a las destinadas a dotar de nuevas funcionalidades y a adaptar a las nuevas políticas comerciales las aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte, así como a las nuevas funcionalidades incorporadas a los sistemas económico-financieros y de recursos humanos, derivadas de las necesidades surgidas a raíz de la implantación del nuevo modelo societario.

Las altas y traspasos en amortización acumulada correspondieron a la dotación de amortización del ejercicio.

En Otro inmovilizado intangible se recogen los derechos de que dispone la Entidad en espacios de ADIF, cuyo valor neto contable total al cierre del ejercicio 2015 asciende a 642 miles de euros. Éstos le fueron otorgados a la misma en virtud de la Orden FOM/2909/2006 (nota 1(d)), en la que se determinaron los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora tras su segregación de RENFE el 1 de enero de 2005, así como de la Orden FOM/2818/2012 (nota 1(g)), en la que se fijaron los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora para su integración en las mismas el 1 de enero de 2013.

Al inicio del ejercicio 2015, el derecho de uso y reposición reconocido a la Entidad en la Orden FOM/2909/2006, ascendía a 9.037 miles de euros y estaba totalmente amortizado. Fruto de las negociaciones llevadas a cabo durante el ejercicio 2015, el 28 de diciembre de 2015 se ha firmado el Acuerdo entre RENFE-Operadora, ADIF y ADIF Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconoció a favor de la Entidad, así como para la adquisición por ADIF y ADIF Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos (nota 4(a).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Según el Acuerdo, por la adquisición de los derechos de uso no repuestos, ADIF y ADIF Alta Velocidad se comprometen a pagar una cantidad total de 141.858 miles de euros según un calendario de pagos previstos en 10 años, por lo que una vez deducida la carga financiera de dicha cantidad, resulta un importe total de 134.645 miles de euros por la venta de los mismos.

Por tal motivo, se ha procedido a dar de baja la parte del derecho de uso que no va a ser respuesta, por importe de 7.383 miles de euros, que está completamente amortizada, así como el derecho de reposición asociado al mismo, por importe de 38.555 miles de euros, que se encontraba registrado en el epígrafe de Inmovilizado material en curso y anticipos (nota 6), generando un beneficio de 96.090 miles de euros.

Al cierre del ejercicio 2015 queda registrado en el epígrafe de Otro inmovilizado intangible, por tanto, la parte del derecho de uso que será repuesta según el Acuerdo, previsiblemente, en 2016, cuyo importe es de 1.204 miles de euros y está totalmente amortizada. Asimismo, también figura registrado, en el epígrafe de Inmovilizado material en curso y anticipos (nota 6), el coste de reposición asociado al mismo por valor de 6.006 miles de euros. Una vez que sean transferidos por parte de ADIF y ADIF Alta Velocidad a RENFE-Operadora los edificios que se reflejan en el mencionado Acuerdo, RENFE-Operadora registrará la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en ADIF y cancelará la parte del derecho de uso que queda pendiente al cierre de 2015, así como el coste de reposición asociado al mismo.

El importe restante del valor total recogido al cierre de 2015 en el epígrafe de Otro inmovilizado intangible, corresponde a la parte pendiente de acuerdo del derecho de uso recíproco, entre ADIF y RENFE-Operadora, reconocido a la Entidad en la Orden FOM/2818/2012. El valor de ésta es de 695 miles de euros y su amortización acumulada asciende a 53 miles de euros.

En el ejercicio 2014 se efectuó la baja, por un valor contable de 1.396 miles de euros, de la parte restante del total del derecho de uso recíproco, entre ADIF y RENFE-Operadora, procedente de la integración de FEVE y registrado en 2013. Ésta se produjo como consecuencia del acuerdo al que llegaron ambas Entidades para la asignación, en plena propiedad a las mismas, de terrenos e inmuebles que compensasen el citado derecho de uso, los cuales anteriormente eran de titularidad compartida entre ellas (nota 4 (a)). La diferencia resultante entre el valor contable de los activos recibidos de ADIF, 958 miles de euros (véase nota 6), y los entregados al mismo (118 miles de euros registrados en el epígrafe de Inversiones inmobiliarias), junto con el valor contable de la baja de parte del derecho de uso, generó un efecto neto negativo para RENFE-Operadora por valor de 556 miles de euros, que se registró en el epígrafe de Deterioros y pérdidas de la cuenta de Pérdidas y ganancias.

Las bajas registradas en 2015 en el epígrafe de Concesiones y Licencias, con un valor contable igual a cero, corresponden a derechos de uso de marcas que ya no están vigentes. Respecto al epígrafe de Aplicaciones informáticas, se encuentran recogidas bajas, con valor neto contable cero, que responden a la regularización del sobrecoste de los activos, por importe de 33 miles de euros, como consecuencia de la devolución del IVA no deducible del ejercicio 2005. El importe amortizado de dichas bajas de coste, se ha regularizado con abono a una cuenta de Reservas (véase nota 22 (b))

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

(a) Fondo de Comercio de Consolidación

Durante los ejercicios 2015, y dado que la sociedad el grupo Logística y Transporte Ferroviario, S.A. ha entrado en liquidación, el Grupo ha decidido deteriorar el fondo de comercio de consolidación originado en la incorporación al perímetro de consolidación de dicha sociedad. Este deterioro figura como una baja directa del coste del fondo de comercio de consolidación.

El importe restante, 929 miles de euros, se debe a la incorporación al perímetro de consolidación de Pecovasa Renfe Mercancías S.A. No se evidencian síntomas de deterioro de este fondo en los ejercicios 2015 y 2014.

(b) Elementos totalmente amortizados

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre de 2015 asciende a 55.829 miles de euros, que corresponde fundamentalmente a aplicaciones informáticas y a los derechos de uso citados anteriormente. A 31 de diciembre de 2014 esta cifra ascendía a 61.284 miles de euros

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

6. Inmovilizado Material

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2015 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	19.333	5.495	(1.345)	23.483
Edificios y construcciones	353.199	9.507	(2.014)	360.692
Instalaciones de Vía (a)	119.348	1.025	(85)	120.288
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.547.746	158.123	(100.608)	9.605.261
- Material Remolcado y Vagones	963.510	13.317	(18.972)	957.856
- Otros Elementos de Transporte	241.450	891	(879)	241.463
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	55.271	1.684	(338)	56.618
- Equipos procesos de Información	79.246	7.192	(2.235)	84.203
- Vehículos	5.046	13	(28)	5.031
- Resto	487.318	15.755	(730)	502.343
	11.871.467	213.003	(127.234)	11.957.236
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	238.708	(63.690)	-	175.018
Total Coste	12.110.175	149.313	(127.234)	12.132.254
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(135.470)	(8.346)	692	(143.124)
Instalaciones de Vía (a)	(40.130)	(4.378)	30	(44.478)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(3.890.451)	(268.310)	79.698	(4.079.062)
- Material Remolcado y Vagones	(655.647)	(18.593)	17.484	(656.756)
- Otros Elementos de Transporte	(128.769)	(4.317)	724	(132.362)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(41.273)	(2.299)	4.044	(39.528)
- Equipos procesos de Información	(72.945)	(1.843)	(1.482)	(76.270)
- Vehículos	(3.999)	(431)	28	(4.402)
- Resto	(335.701)	(32.558)	672	(367.587)
Total Amortización Acumulada	(5.304.384)	(341.075)	101.890	(5.543.569)
Deterioro				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(32.028)	(9.669)	5.769	(35.928)
- Material Remolcado y Vagones	(20.557)	(20)	152	(20.425)
Total Deterioro	(52.585)	(9.689)	5.921	(56.353)
Valor Neto Contable	6.753.206	(201.451)	(19.423)	6.532.332

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2014 fueron los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	6.672	12.661	-	19.333
Edificios y construcciones	349.513	5.791	(2.105)	353.199
Instalaciones de Vía (a)	115.146	4.202	-	119.348
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.561.059	123.212	(136.525)	9.547.746
- Material Remolcado y Vagones	999.506	14.460	(50.456)	963.510
- Otros Elementos de Transporte	238.270	3.180	-	241.450
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	54.613	835	(177)	55.271
- Equipos procesos de Información	75.491	3.779	(24)	79.246
- Vehículos	5.069	5	(28)	5.046
- Resto	461.385	26.116	(183)	487.318
	11.866.725	194.240	(189.498)	11.871.467
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	262.576	(23.792)	(76)	238.708
Total Coste	12.129.301	170.448	(189.574)	12.110.175
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(127.902)	(8.304)	736	(135.470)
Instalaciones de Vía (a)	(35.837)	(4.293)	-	(40.130)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(3.752.479)	(265.036)	127.064	(3.890.451)
- Material Remolcado y Vagones	(687.814)	(18.066)	50.233	(655.647)
- Otros Elementos de Transporte	(124.512)	(4.257)	-	(128.769)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(39.154)	(2.296)	177	(41.273)
- Equipos procesos de Información	(69.987)	(2.982)	24	(72.945)
- Vehículos	(3.752)	(275)	28	(3.999)
- Resto	(304.392)	(31.479)	170	(335.701)
Total Amortización Acumulada	(5.145.828)	(336.988)	178.432	(5.304.384)
Deterioro				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(30.628)	(3.544)	2.144	(32.028)
- Material Remolcado y Vagones	(20.667)	-	110	(20.557)
Total Deterioro	(51.295)	(3.544)	2.254	(52.585)
Valor Neto Contable	6.932.178	(170.084)	(8.888)	6.753.206

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

a) Coste

En la columna Altas y traspasos, en el ejercicio 2015, de un importe total de 213.003 miles de euros, 103.589 miles de euros corresponden a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante, principalmente en trenes de Cercanías y Media Distancia y en locomotoras y vagones de mercancías. Estas intervenciones son consideradas a efectos contables como una gran reparación y activadas como un componente separado del coste de cada uno de los vehículos objeto de las mismas.

El resto del importe recoge la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. Entre ellas destacan diversas actuaciones realizadas en trenes de Cercanías de la serie 447, tales como la recepción de 27 de ellos en los que se ha efectuado su remodelación para la mejora de la accesibilidad de personas de movilidad reducida, así como de otros 30 en los que se han realizado actuaciones para homogeneizar el interiorismo de los trenes de dicha Serie. También se ha efectuado la recepción de dos trenes de la serie 463 de Cercanías, cuya composición ha sido ampliada en un coche para transformarlos en serie 464.

En lo referente a material rodante de Alta Velocidad-Larga Distancia, lo más destacable es la recepción de 6 composiciones de trenes Talgo VI a los que se les han efectuado operaciones de vida media, destinadas a mejorar su fiabilidad y confort. Asimismo, también se ha efectuado la recepción de un tren de la serie 730, procedente de la transformación en híbrido de una composición de la serie 130, y se han realizado actuaciones de mejora energética en material Talgo-Bombardier.

Aparte de las actuaciones en material rodante, parte de las altas que figuran en el epígrafe de Edificios y construcciones corresponden a actuaciones realizadas en edificios de talleres, principalmente a la recepción de las obras de construcción de una nave y sus instalaciones, así como de la adaptación de dos vías, en la base de mantenimiento integral de Villaverde. También se ha efectuado la recepción de las obras de construcción de la fase I de la base de mantenimiento de Santa Catalina II y las de ampliación de las de Montcada y Sevilla Santa Justa, además de la recepción de diversas instalaciones y utillaje para reponer y mejorar el equipamiento de los distintos talleres.

También dentro del epígrafe de Edificios y construcciones, destacan las actuaciones realizadas en estaciones de Cercanías, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Fomento, así como otra serie de actuaciones efectuadas en los edificios de oficinas, que prácticamente en su totalidad corresponden a la rehabilitación y mejora de los edificios situados en Avenida Ciudad de Barcelona.

El importe que figura en el epígrafe de Terrenos en 2015, 5.495 miles de euros, corresponde casi íntegramente a la recepción del terreno que ocupa el taller de Zaragoza-Plaza. Dicho taller fue entregado por parte de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A. a RENFE-Operadora en 2009, momento en que se efectuó la operación de permuta a cambio de la entrega del antiguo taller de Zaragoza-Delicias a dicha sociedad, según las condiciones acordadas en el "Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Zaragoza" firmado en 2002 por la Diputación General de Aragón, el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Zaragoza, RENFE y GIF. De acuerdo con dicho convenio, RENFE-Operadora debería haber recibido en propiedad el terreno sobre el que se asienta el taller, cuya titularidad era de la Diputación General de Aragón, si bien la entrega del mismo no se efectuó al considerar ésta que la transmisión de la titularidad del terreno no debía otorgar a RENFE-Operadora la plena propiedad sobre el mismo. En 2014 se resolvió favorablemente para RENFE-Operadora el contencioso existente por este motivo, por lo que fue registrado en el Inmovilizado material en curso de la Sociedad a la espera de que se efectuara formalmente la entrega del terreno por parte de la Diputación General de Aragón, la cual se ha producido en 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

También se ha registrado en 2015 el terreno correspondiente el taller de Cercedilla, si bien su valor contable es prácticamente igual a cero. El mismo forma parte de las parcelas sobre las se ubican una serie de talleres que, habiendo pertenecido o estado adscritos a RENFE, fueron incorporados al patrimonio de RENFE-Operadora en virtud de la Orden FOM/2909/2006 del Ministerio de Fomento y se detallan en los anexos V.1 y V.2 de la misma. Dichos terrenos estaban en proceso de delimitación y, además del registrado contablemente en este ejercicio, también se efectuó el alta en 2014 y en 2013 de parcelas por valor de 12 miles de euros y de 3.324 miles de euros respectivamente, quedando pendiente el registro de una serie de ellas correspondientes a recintos de talleres cuyo proceso de delimitación aún no había concluido.

Con fecha 28 de diciembre de 2015, se ha firmado el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A., ADIF y ADIF Alta Velocidad, para la regularización patrimonial de los recintos pendientes de delimitación. A partir de la firma del mismo, se procederá a modificar la titularidad catastral de éstos y a su inscripción a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. en los correspondientes registros de la propiedad, dándose por cerradas las actuaciones previstas en el apartado 2.1 de la referida Orden Ministerial por lo que se refiere a la definición planimétrica de los talleres. Asimismo, en cuanto sea facilitada por ADIF la información procedente de su inventario de bienes inmuebles, necesaria para registrar los terrenos por su valor de adquisición en RENFE, se procederá a su registro contable por parte de la Sociedad.

En el epígrafe de Equipos para procesos de información, la mayor parte del importe de altas corresponde a las actuaciones de ampliación y mejora realizadas en la plataforma tecnológica que alberga el sistema de ventas SIVER de RENFE-Viajeros, aparte de otras de menor cuantía entre las que destaca, sobre todo, las destinadas a mejorar la infraestructura de comunicaciones.

En el ejercicio 2015 también se ha registrado, en Altas y traspasos, la reclasificación por un importe de 306 miles de euros de una serie de activos, que se encuentran amortizados prácticamente en su totalidad, desde el epígrafe de Equipos para procesos de información al de Resto, con el fin de asignarlos a un epígrafe más acorde a su naturaleza.

En el ejercicio 2014 se efectuó la recepción de nuevos activos o de actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, que se recogían en Altas y traspasos, por importe de 194.240 miles de euros. Éstas correspondieron fundamentalmente a material rodante, de las cuales 67.800 miles de euros fue el importe total de las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante realizadas en el ejercicio.

Entre el resto de altas correspondientes a material rodante, en el área de viajeros lo más relevante fue la recepción de 17 trenes de la serie 447 de Cercanías, que fueron remodelados para hacerlos accesibles a personas de movilidad reducida.

También se efectuó la recepción de dos trenes de la serie 464 de Cercanías, una vez ampliada con un coche adicional la composición de sendos trenes de la serie 463 para su transformación en la citada serie, así como la recepción de un tren de la serie 730 para Alta Velocidad-Larga Distancia, procedente de la transformación en híbrido de una composición de la serie 130.

Asimismo, se realizaron actuaciones de mejora de diverso alcance sobre otras series, entre las que hay que destacar las efectuadas en la Serie 100, destinadas a adaptar diez trenes para su explotación comercial en el enlace de alta velocidad con Francia, de los que se han recibido en el ejercicio los tres últimos vehículos, así como a instalar ERTMS en aquellos que aún no disponían del mismo.

En el área de mercancías lo más relevante fue la recepción de treinta vagones plataforma portacontenedores para el área de Intermodal y de ejes de ancho UIC destinados tráficos internacionales. También se realizó la adaptación de nueve locomotoras de la serie 252 a ancho UIC y se efectuaron mejoras de diverso alcance sobre otras series, entre las que hay que destacar la instalación de sistemas de seguridad en locomotoras o el refuerzo de conjuntos de tracción en vagones para aumentar su productividad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el epígrafe de Terrenos el importe más relevante correspondía a la adquisición de un terreno, por importe de 12.245 miles de euros, para la ampliación del taller de alta velocidad de Santa Catalina, en Madrid.

Asimismo, en 2014 se efectuó la recepción de las obras de adecuación realizadas en el complejo de Barcelona Casa Antúnez, así como otras actuaciones de ampliación y mejora en diversos talleres.

Adicionalmente se adquirieron nuevas máquinas autoventa de billetes para Cercanías y se realizaron mejoras en parte de las ya existentes.

b) Inmovilizado material en curso y anticipos

En el epígrafe de Inmovilizado Material en Curso y Anticipos de la columna de Altas y traspasos, se recoge el saldo neto resultante de la inversión realizada en el ejercicio e imputada al Inmovilizado en Curso, minorada en el importe traspasado a activos finales, una vez recepcionados los mismos.

La parte más relevante de la inversión del ejercicio corresponde a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante que se han mencionado anteriormente. Además de las mismas, del resto de inversiones, las principales corresponden a otras actuaciones realizadas en el material rodante, siendo las más relevantes las de adaptación de los trenes de Cercanías de la serie 447 para la accesibilidad de personas de movilidad reducida, así como otras actuaciones destinadas a la homogeneización del interiorismo en dicha Serie o las operaciones de media vida en material Talgo VI.

También es de destacar la inversión que, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Fomento, se ha realizado en estaciones de Cercanías durante 2015, gran parte de la cual sigue en el Inmovilizado en curso al cierre del ejercicio al no haber con concluido durante el mismo las actuaciones realizadas en muchas de las estaciones.

En el ámbito de talleres, del total de la inversión realizada, las principales partidas han sido las destinadas a instalaciones y utillaje para el equipamiento de los distintos talleres. También hay que destacar la inversión del ejercicio destinada a obras de ampliación o mejora en distintos talleres, principalmente las correspondientes a la construcción del complejo de Santa Catalina II, así como a la ampliación de las bases de Montcada y León.

Asimismo, también es una parte importante de la inversión realizada en el ejercicio, la destinada a obras de rehabilitación en los edificios situados en Avenida Ciudad de Barcelona.

En lo que se refiere a equipos para procesos de información y comunicaciones, la inversión realizada corresponde, principalmente, a las actuaciones destinadas a la ampliación y mejora de la plataforma tecnológica del sistema de ventas de RENFE-Viajeros, así como a actuaciones para mejorar la infraestructura de comunicaciones o a otras relacionadas con los equipos para procesos de información.

En el ejercicio 2014, las altas más significativas de Inmovilizado material en curso y anticipos incluían, fundamentalmente, actuaciones destinadas a material rodante, entre las que destacaban las de adaptación de los trenes de la serie 447 de Cercanías para la accesibilidad de personas de movilidad reducida, las de adaptación de diez trenes de la Serie 100 para su explotación comercial en el enlace de alta velocidad con Francia, la construcción de los 30 vagones plataforma portacontenedores, la adaptación de locomotoras de la Serie 252 a ancho UIC y a la compra de ejes de ancho UIC para el tráfico internacional.

También se incluían actuaciones en diversos talleres, entre las que destacaban la remodelación del complejo de Fuencarral o la del taller de Barcelona Casa Antúnez. Asimismo, también fue de cierta relevancia la inversión destinada a actuaciones medioambientales en talleres.

Por otra parte, en este epígrafe registró también en el ejercicio 2014 el valor del terreno, 5.495 miles de euros, que ocupa el taller de Zaragoza-Plaza, una vez resuelto favorablemente para RENFE-Operadora el contencioso existente por este motivo con la Diputación General de Aragón y a la espera de que se formalizara la entrega del mismo, que se ha producido en 2015 (apartado (a) de esta nota).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el saldo del epígrafe de Inmovilizado material en curso y anticipos se incluye también el importe correspondiente al coste de reposición de los derechos de uso que RENFE-Operadora tiene reconocido en espacios de ADIF (nota 1(d)) y que ascendía, a 31 de diciembre de 2014, a un total de 44.561 miles de euros.

Con fecha 28 de diciembre de 2015 se ha firmado el Acuerdo entre RENFE-Operadora, ADIF y ADIF Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconoció a favor de la Entidad, así como para la adquisición por ADIF y ADIF Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos (nota 4(e)).

Por tal motivo, se ha efectuado en 2015 la baja parcial del mismo, por importe de 38.555 miles de euros, asociada a la parte del derecho de uso que no va a ser respuesta. Ésta estaba registrada en el epígrafe de Otro inmovilizado intangible y también se ha dado de baja, por importe de 7.383 miles de euros, si bien estaba completamente amortizada, obteniéndose como contrapartida, según las condiciones del Acuerdo, una cantidad a cobrar de 134.645 miles de euros y generando un beneficio de 96.090 miles de euros (nota 5).

El saldo correspondiente al coste de reposición que queda registrado al cierre del ejercicio 2015 en el epígrafe de Otro inmovilizado intangible, tiene un valor de 6.006 miles de euros. Éste está asociado a la parte del derecho de uso que será repuesta según el Acuerdo, previsiblemente, en 2016, cuyo importe es de 1.204 miles de euros y está totalmente amortizada. Una vez que sean transferidos por parte de ADIF y ADIF Alta Velocidad a RENFE-Operadora los edificios que se reflejan en el mencionado Acuerdo, RENFE-Operadora registrará la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en ADIF y cancelará la parte del derecho de uso que queda pendiente al cierre de 2015, así como el coste de reposición asociado al mismo.

c) Amortización acumulada

Las Altas y traspasos en amortización acumulada, tanto en 2015 como en 2014, corresponden a la dotación de amortización del ejercicio.

No obstante, también se ha registrado, en Altas y traspasos, la reclasificación de la amortización acumulada de una serie de activos, por un importe de 306 miles de euros, que se encuentran amortizados prácticamente en su totalidad, desde el epígrafe de Equipos para procesos de información al de Resto, con el fin de asignarlos a un epígrafe más acorde a su naturaleza.

El coste amortizable de los elementos del inmovilizado material que están totalmente amortizados y que estaban en uso a 31 de diciembre de los años 2015 y 2014 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Construcciones	36.247	31.179
Instalaciones de vía	7.073	6.795
Elementos de transporte	775.817	899.357
Otro inmovilizado material	313.099	294.936
	1.134.251	1.232.267

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

d) Deterioro

La Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, estableció la regulación, en el marco del nuevo Plan General de Contabilidad, del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivo.

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

De acuerdo con el análisis realizado por la Entidad teniendo en cuenta los criterios recogidos en la Orden EHA, se determinó que tiene la consideración de activos no generadores de flujos de efectivo, los vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia, así como los vinculados a Alta Velocidad y Larga Distancia (Nota 4(g)).

Por su parte, los activos vinculados al transporte ferroviario de viajeros con una finalidad prioritariamente turística, así como los vinculados al transporte de mercancías o a la prestación de servicios de mantenimiento, tiene la consideración de activos generadores de flujos de efectivo.

A 31 de diciembre de 2015, tal como también hizo al cierre del ejercicio 2014, la Sociedad realizó un análisis de potenciales indicios de deterioro de sus activos, habiéndose llegado a la conclusión de que no se aprecian indicios de deterioro en relación a los mismos.

En 2015, en el apartado de Deterioro en Altas y traspasos figura un importe total de 9.669 miles de euros. De éste importe, 883 miles de euros corresponden al valor contable de los coches extremos del tren de la serie 130 que han sido objeto de transformación en el ejercicio a tren híbrido de la serie 730, motivo por el cual éstos han sido sustituidos por nuevos furgones-generadores. El resto del importe 8.786 miles de euros, corresponde al valor estimado de las pérdidas originadas como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante, calculado a partir de los presupuestos solicitados para las respectivas reparaciones. Entre éstos se encuentra uno de los dos trenes de la serie 103 accidentados en 2013, al que se le ha incrementado en 4.168 miles de euros el importe que se había estimado, de acuerdo con la última información obtenida al respecto.

Por otra parte, en el apartado de Deterioro en la columna de Bajas, figura un importe total de 5.764 miles de euros en 2015. De ellos, 315 miles de euros corresponden al importe destinado a compensar la pérdida originada por el valor de los elementos sustituidos en la reparación del otro tren de la Serie 103 que se vio afectado en el accidente de 2013. Tras la reparación efectuada en el 2015, se ha revertido el exceso de deterioro estimado para el mismo por importe de 4.567 miles de euros. Asimismo, del importe total de este apartado, otros 533 miles de euros corresponden también a la aplicación de la provisión por deterioro dotada para otros trenes siniestrados para compensar la pérdida originada por su reparación en 2015, mientras que del resto, 288 miles de euros corresponden a la reversión del exceso de provisión dotada en otros accidentes de acuerdo a la última información disponible, y 61 miles a la reversión producida como consecuencia de la regularización del sobrecoste de algunos activos afectados por la devolución del IVA no deducible de 2005 (nota 23 (b)).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ejercicio 2014, del importe que figuraba en el apartado de Deterioro en Altas y traspasos, 2.455 miles de euros correspondían al valor estimado de las pérdidas originadas como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante, calculado a partir de los presupuestos solicitados para las respectivas reparaciones. El importe restante, 943 miles de euros, correspondía al valor contable de los coches extremos del tren de la serie 130 que fue objeto de transformación en tren híbrido de la serie 730 en el ejercicio, con motivo de la cual éstos fueron sustituidos por nuevos furgones-generadores.

Al cierre del ejercicio 2014 se revirtió parte del deterioro de los dos trenes de la serie 103 accidentados en 2013, según la nueva información existente sobre el importe previsto de la reparación que se estimó en 12.706 miles de euros. De acuerdo con ésta, se realizó una actualización del valor estimado de las pérdidas generadas a consecuencia del accidente en dicho material, de modo que el valor no recuperable de los trenes disminuiría en 2.136 miles de euros con respecto al valor estimado en 2013, importe que se recogía en la columna de Bajas.

Asimismo, se obtuvo una indemnización por importe de 10.200 miles de euros de la compañía aseguradora del responsable del siniestro, regularizándose en 2014 el ingreso que se había registrado por este motivo en 2013 en el epígrafe “Otros resultados”, generando un menor ingreso de 1.729 miles de euros.

También se registraron pérdidas por deterioro de valor de los activos por importe de 145 miles de euros, que correspondían al valor estimado de las pérdidas originadas como consecuencia del incendio sufrido por una locomotora de la serie 252.

e) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas del ejercicio 2015, se encuentran recogidas, por un valor neto contable de 13.594 miles de euros, bajas que responden a la regularización del sobrecoste de los activos, por importe de 18.504 miles de euros, como consecuencia de la devolución del IVA no deducible del ejercicio 2005 (nota 23 (b)). El importe amortizado de dichas bajas de coste, 4.844 miles de euros, así como la parte proporcional del deterioro que había registrado en algunos de los activos afectados por la regularización, 67 miles de euros, se ha regularizado con abono a una cuenta de Reservas (nota 23 (b)).

En el ejercicio 2015, en la columna Bajas se encuentran registrados los componentes dados de baja, correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado, al ser sustituidos por los correspondientes a una nueva intervención en aquellos vehículos que han sido sometidos a éstas durante el ejercicio. El importe total de dichos componentes sustituidos ascendía a 74.598 miles de euros, si bien se encontraban totalmente amortizados.

El resto de bajas realizadas en 2015 corresponde, principalmente, a las producidas como consecuencia de la sustitución de distintos elementos realizados al efectuar diversas actuaciones sobre material rodante, principalmente en trenes de la serie 447, motivadas por su adaptación a la accesibilidad de personas de movilidad reducida y la homogeneización de su interiorismo, así como otras destinadas a aumentar la capacidad, productividad y fiabilidad realizadas en distintas series. También se han producido retiros por desguace del material rodante u otros elementos del inmovilizado, cuyo valor neto contable era igual a cero.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En 2014 se efectuaron bajas por un valor contable total de 8.888 miles de euros. De este importe, 1.275 miles de euros correspondían al valor contable de los elementos sustituidos como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante. El importe restante correspondía, fundamentalmente, al de las bajas producidas como consecuencia de la sustitución de distintos elementos realizadas al efectuar diversas actuaciones sobre material rodante, tales como las motivadas por la adaptación a la accesibilidad de personas de movilidad reducida en trenes de la serie 447, así como otras destinadas a aumentar su capacidad, productividad o a alargar su vida útil. Además, las bajas de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado que fueron sustituidos al efectuarse las nuevas intervenciones realizadas en dicho ejercicio, ascendieron a un importe total de 47.429 miles de euros, si bien se encontraban totalmente amortizados.

En el ejercicio 2015 se ha producido un beneficio por la venta de inmovilizado, que se encuentra recogido dentro del epígrafe de "Resultados por enajenaciones del inmovilizado", de 3.846 miles de euros, siendo el valor contable de los activos enajenados 2.545 miles de euros. En 2014, el valor contable de las bajas por enajenación de activos fue de 1.335 miles de euros y éstas generaron un beneficio total de 12.700 miles de euros. El desglose es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Permuta de terreno en operación urbanística ZAV	-	5.495
Venta de inmovilizado	663	5.886
Proyectos de venta de material rodante	3.183	1.482
	3.846	12.863

El importe que se recoge en Proyectos de venta de material rodante en 2015, por valor de 3.183 miles de euros, corresponde al beneficio, por un valor de 3.029 miles de euros, resultante de la venta de un tren turístico a Ecuador y por el de una locomotora, la cual ha generado 154 miles de euros.

En cuanto al beneficio que figura en el epígrafe de Venta de inmovilizado del cuadro para 2015, corresponde casi íntegramente a la venta de la campa que tenía en propiedad la sociedad participada Puerto Seco Ventastur.

Respecto a las ventas de 2014, el importe recogido en Ventas de inmovilizado, 5.723 miles de euros, correspondía al beneficio resultante de la expropiación realizada por ADIF en 2010 de los terrenos del taller y la nave de servicios de a bordo de Madrid-Atocha, cuyo justiprecio estaba pendiente de acuerdo. Dicho acuerdo se produjo con ADIF-Alta Velocidad en 2014.

En el epígrafe de Convenio urbanístico ZAV se recogía el ingreso, por valor de 5.495 miles de euros, resultante de la sentencia favorable a RENFE-Operadora del contencioso que mantenía con la Diputación General de Aragón, según la cual se reconoce a la misma la plena propiedad del terreno en el que se asienta el taller de Zaragoza-Plaza.

Por último, el ingreso recogido en Proyectos de venta de material rodante, por valor de 1.482 miles de euros, corresponde al beneficio producido por la venta de 5 locomotoras.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

f) Detalle de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2015 es el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.372.890	(1.277.901)	(24.038)	3.070.951	(109.813)
Trenes de Cercanías	3.143.941	(1.738.954)	(1.116)	1.403.871	(102.415)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	577.485	(283.267)	(1.131)	293.087	(25.569)
Locomotoras Eléctricas	738.848	(492.823)	(492)	245.533	(10.088)
Edificios de Talleres	292.400	(112.277)	0	180.123	(6.179)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	250.829	(52.780)	(8.615)	189.434	(5.414)
Locomotoras Diesel	317.592	(163.122)	0	154.470	(5.440)
Remolques Talgo	310.001	(161.500)	0	148.501	(4.802)
Piezas de Parque	201.287	(94.120)	0	107.167	(4.008)
Vagones de Mercancías	544.129	(400.836)	(20.303)	122.990	(12.742)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	75.151	(20.028)	(81)	55.042	(5.812)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	66.558	(7.761)	(453)	58.344	(2.034)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	100.626	(63.603)	0	37.023	(6.913)
Superestructura de Via de Talleres	38.889	(10.684)	0	28.205	(1.004)
Máquinas de Venta y TPV	81.841	(57.671)	0	24.170	(8.595)
Edificios Administrativos	41.642	(18.951)	0	22.691	(1.034)
Terrenos	24.829	0	0	24.829	0
Cambios y Desvios de Talleres	23.587	(5.987)	0	17.600	(668)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	53.838	(39.746)	0	14.092	(4.038)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Por su parte, en el ejercicio 2014 el detalle de los principales grupos de activos era el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.393.185	(1.184.446)	(21.191)	3.187.548	(109.153)
Trenes de Cercanías	3.095.212	(1.696.065)	(947)	1.398.200	(98.259)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	576.450	(268.832)	(234)	307.384	(24.709)
Locomotoras Eléctricas	750.104	(496.797)	(492)	252.815	(9.952)
Edificios de Talleres	288.134	(106.121)	0	182.013	(6.118)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	231.364	(43.668)	(8.631)	179.065	(5.074)
Locomotoras Diesel	320.588	(162.529)	0	158.059	(5.785)
Remolques Talgo	307.588	(159.845)	0	147.743	(4.654)
Piezas de Parque	201.038	(90.190)	0	110.848	(4.053)
Vagones de Mercancías	550.086	(400.321)	(20.455)	129.310	(11.488)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	74.924	(14.216)	(81)	60.627	(8.370)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	66.547	(5.727)	(453)	60.367	(2.030)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	99.560	(56.783)	0	42.777	(7.322)
Superestructura de Via de Talleres	38.713	(9.683)	0	29.030	(984)
Máquinas de Venta y TPV	75.683	(48.123)	0	27.560	(6.284)
Edificios Administrativos	40.166	(17.918)	0	22.248	(861)
Terrenos	19.334	0	0	19.334	0
Cambios y Desvios de Talleres	23.166	(5.322)	0	17.844	(655)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	52.863	(35.744)	0	17.119	(3.962)

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio de 1.696.684 miles de euros (1.943.870 miles de euros en 2014), forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por préstamos que esta entidad tiene otorgados a RENFE-Operadora por importe de 1.964.850 miles de euros al cierre de 2015 (2.135.302 miles de euros al cierre del 2014).

g) Seguros

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

h) Compromisos y otros

En 1993, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles adjudicó los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos de los que era propietaria, vinculados al desarrollo urbanístico de la prolongación del Paseo de la Castellana en Madrid, a la sociedad Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A. (DUCH), con la que formalizó el correspondiente contrato, el cual ha ido modificándose hasta el 29 de junio de 2009, donde se establecieron una serie de contraprestaciones a satisfacer por DUCH a ADIF y a RENFE-Operadora, que básicamente consistían en las siguientes:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Un canon monetario fijo de 984 millones de euros, a distribuir entre RENFE-Operadora (157 millones de euros) y ADIF (827 millones de euros).
- La entrega de 100.000 metros cuadrados de edificabilidad de uso residencial de protección, por un valor estimado de 267 millones de euros a repartir entre RENFE-Operadora (15.973 m^2 construidos) y ADIF (84.027 m^2 construidos).

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

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

El 22 de enero de 2015 se han firmado los siguientes documentos:

- Un nuevo Convenio Urbanístico entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, ADIF, ADIF-ALTA VELOCIDAD, RENFE-Operadora, RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A, Canal de Isabel II y DUCH. El Convenio Urbanístico queda sometido a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid del PPRI en el que se integra.
- Un Acuerdo de Bases para la modificación no extintiva del Texto Refundido del Contrato suscrito el 23 de junio de 2009 por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF Alta Velocidad, RENFE-Operadora, RENFE Fabricación y Mantenimiento y Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A. (DUCH), sobre adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid.

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

Debido a la operación de segregación efectuada en el ejercicio 2013, la Entidad es propietaria de terrenos para los que existe un compromiso de cesión de 263.194,04 m^2 de aprovechamientos urbanísticos a DUCH, tal como ha quedado expuesto.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

7. Política de gestión de riesgos

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

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

(a) Riesgo de crédito.

El grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. Las ventas que se realizan por prestación de servicios de transporte de viajeros, en la medida en que se realizan prácticamente en efectivo, no suponen riesgo de crédito.

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

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

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

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

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

(b) Riesgo de liquidez

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

El objetivo del Grupo es mantener las disponibilidades líquidas necesarias. La Dirección de Finanzas y Administración establece diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener.

(c) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales, ya que las mismas, están denominadas en euros, salvo las derivadas del proyecto en el que participa a través de un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad en Arabia Saudí, el cual se encuentra en una fase inicial, parte de los contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riales saudíes (SAR). Ocasionalmente se realizan operaciones desde la dirección de internacional que pueden realizarse en monedas distintas al euro.

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

La participación en la empresa asociada Eurofima, consolidada por puesta en equivalencia y cuyos estados financieros formulados considerados para la consolidación está denominada en francos suizos, han sido convertidos a euros empleando el tipo de cambio de cierre. Las variaciones producidas entre el tipo de cambio a 1 de enero de 2015 y el existente a 31 de diciembre de 2014 se han registrado como diferencias de conversión en patrimonio neto consolidado.

(d) Riesgo de tipo de interés

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

El Grupo tiene concertadas permutas de tipos de interés, con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre los estados financieros del Grupo(véase nota 13).

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

A 31 de diciembre de 2015 los préstamos con remuneración a tipo fijo (incluyendo la cobertura de los derivados contratados) suponen un 53% del total de los préstamos tomados, siendo el 53% a 31 de diciembre de 2014.

8. Participaciones puestas en equivalencia

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

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

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 están pendientes de desembolsar 51.290 miles de euros de la participación de la Entidad en Eurofima y que corresponden al contravalor en euros de 108.576 miles de francos suizos, registrados al tipo de cambio histórico.

Los datos de Patrimonio Neto y Resultado del ejercicio de acuerdo con las cuentas anuales auditadas de Eurofima a 31 de diciembre valorados al tipo de cambio de cierre vigente se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2015	2014
Patrimonio neto	1.473.843	1.317.640
Beneficio del ejercicio	26.461	27.339

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

La información relativa a las sociedades del grupo, asociadas y multigrupo de la Entidad correspondiente a los ejercicios 2015 y 2014 se muestra en el Anexo II.

9. Activos financieros por categorías

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

	Miles de Euros			
	No Corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales no corrientes	806	1.226		-
Clientes por ventas y prestación de servicios		-	264.023	349.390
Créditos y otras cuentas a cobrar	35.744	1.280	1.006.667	865.292
Otros activos financieros	891	553	487	622
Derivados de Cobertura (notas 13 y 20)				
Permutas de tipo de interés	1.032	1.398	366	453
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.459	1.459	-	-
Total activos financieros	39.932	5.916	1.271.543	1.215.757

El Grupo considera que el valor contable de los activos financieros coincide o se aproxima a su valor razonable.

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

	Miles de euros					
	Préstamos y partidas a cobrar		Activos financieros disponibles para la venta		Total	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Dividendos	-	-	558	454	558	454
Otros	12.425	5.416		-	12.425	5.416
Total Ganancias/Pérdidas netas	12.425	5.416	558	454	12.983	5.870

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.459	1.459	-	-
Créditos a terceros	35.744	1.280	132.280	1.549
Derivados	1.032	1.398	366	453
Otros activos financieros	891	553	487	622
Total	39.126	4.690	133.133	2.624

a) Instrumentos de Patrimonio

El detalle de los Instrumentos de patrimonio al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Participaciones inferiores al 20%:		
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (Ineco)	598	598
Otras sociedades	861	861
	1.459	1.459

En el epígrafe de "Otras sociedades" está incluida la participación en Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A. por valor de 3.825 miles euros, de los cuales queda pendiente el desembolso de 2.813 miles de euros. En 2011 se registró una corrección valorativa por deterioro del valor de la participación por importe de 1.012 miles de euros, correspondiente a la parte desembolsada, y se doto una provisión para riesgos y gastos por el importe de la parte pendiente de desembolsar (véase nota 17).

Asimismo, figura el préstamo participativo concedido a Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. por importe de 32.928 miles de euros (23.873 miles de euros en el ejercicio 2014), este préstamo se encuentra deteriorado en su totalidad (véase nota 17). Igualmente figura un préstamo participativo a la sociedad Gijon al Norte por importe de 1.580 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

11. Existencias

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Almacén del Área de Negocio de Fabricación y Mantenimiento	83.062	76.661
Integración Ancho Métrico	-	-
Combustible	93	198
Almacén Central	649	596
Anticipos a proveedores	5	2
	83.809	77.457
Correcciones valorativas por deterioro (Provisión obsolescencia)	(15.198)	(14.445)
Total Existencias	68.611	63.012

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de existencias durante los ejercicios 2015 y 2014 es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Saldo a 1 de enero	(14.445)	(13.072)
Integración Ancho Métrico	-	-
Dotaciones	(753)	(1.373)
Saldo a 31 de diciembre	(15.198)	(14.445)

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2015	2014
Compras netas	74.988	69.412
Variación de la depreciación de existencias	753	1.373
Variación de existencias	(6.352)	(7.798)
Trabajos realizados por otras empresas	7.576	2.056
Total aprovisionamientos	76.965	65.043

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

12. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

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

	Miles de Euros	
	2015	2014
No Corriente		
Periodificaciones a largo plazo	806	1.226
Total no corriente	806	1.226
Corriente		
Clientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Clientes General:		
Clientes por transporte de mercancías	54.724	65.288
Clientes por transporte de viajeros	56.822	103.824
Clientes por servicios y concesiones	83.233	19.944
Clientes pendientes de facturar	29.486	36.033
	224.265	225.089
Clientes Entidades Públicas		
Deudores por tráficos de Entidades Públicas	25.957	112.739
Entidades Públicas pendientes de facturar	12.798	6.769
Otros	1.649	3.554
	40.404	123.062
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(24.537)	(25.652)
Total clientes por ventas y prestaciones de servicios:	240.132	322.499
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	815.566	789.798
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	3.533	43.127
Deudores por convenios con Comunidades A. pendientes de facturar	13.552	11.412
Otros deudores	40.349	32.195
Correcciones valorativas	-	(14.077)
Total deudores varios	873.000	862.455
Clientes empresas asociadas (nota 29)		
Clientes empresas multigrupo y asociadas	20.301	22.966
Clientes empresas multigrupo y asociadas pendientes de facturar	3.921	3.925
	24.222	26.891
Deudores personal	1.376	1.233
Activo por impuesto corriente (nota 23)	1.043	6.716
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 23)	36.545	82.505
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.176.316	1.308.457

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

a) Clientes General

En el ejercicio 2015, el apartado "Clientes por transporte de viajeros" se recogen 4.431 miles de euros de deuda de ADIF por títulos de transporte y liquidación de billetes para sus empleados. Esta cifra ascendía a 27.909 miles de euros en el ejercicio 2014.

Asimismo, en este apartado se recogen principalmente deudas por servicios de transporte de mercancías a diversos clientes entre los que se encuentra Adif por importe de 3.683 miles de euros (7.539 miles de euros en 2014).

Por otra parte, para el ejercicio 2015 por servicios y concesiones se recogen, derechos de cobro frente a Adif por importe de 44.461 (difiere con la tabla) miles de euros por diversos conceptos (arrendamientos, prestaciones de servicios de tracción, servicios de exploradoras, alquileres, mantenimiento y reparación de locomotoras y vagones y otros), frente a 44.461 miles de euros en el ejercicio 2014.

Adicionalmente se recogen 25.226 miles de euros, en concepto de derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje (28.273 miles de euros en el ejercicio 2014).

En el ejercicio 2015, se ha recogido en este epígrafe los derechos de cobro pendientes de facturar por importe de 70.451 miles de euros a Saudi Railways Organization (SRO) (28.288 miles de euros en el ejercicio 2014) (véanse notas 22 y 25).

b) Clientes Entidades Públicas

En este epígrafe se recogen principalmente derechos de cobros a diversas Entidades Públicas en concepto de transporte de viajeros destacando los saldos por Convenios de tráficos de Cercanías, correspondiendo al Consorcio de Transportes de Madrid un importe pendiente de 13.011 miles de euros (94.880 miles de euros en el ejercicio 2014). Asimismo, corresponde a la Autoritat del Transport Metropolità un saldo de 5.591 miles de euros (8.036 miles de euros en el ejercicio 2014), que han sido cobrados íntegramente, al Consorcio de Transportes de Asturias 3.599 miles de euros (2.697 miles de euros en el ejercicio 2014), de los cuales se han cobrado 1079 en 2016 y al Consorcio de Transportes de Bizkaia 961 miles de euros (1.904 miles de euros en el ejercicio 2014), que han sido cobrados íntegramente en 2016.

Se recogen también en este capítulo los saldos con el Ministerio de Defensa por un total de 1.128 miles de euros (4.368 miles de euros en el ejercicio 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

c) Clientes, otros ingresos pendientes de facturar

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

	Miles de euros	
	2015	2014
Clientes General pendientes de facturar		
- Transporte de mercancías	1.388	1.664
- Transporte de viajeros	6.641	7.184
- Otros conceptos	21.457	27.185
	29.486	36.033
Entidades Públicas pendientes de facturar		
- Transporte de viajeros	12.211	6.137
- Otros conceptos	587	632
	12.798	6.769
Clientes Grupo y Asociadas pendientes de facturar		
- Transporte de viajeros	537	-
- Transporte de mercancías	934	283
- Otros conceptos	2.450	3.818
	3.921	3.925
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar	13.552	11.412
	59.757	58.139

En "Clientes general pendientes de facturar", con un saldo de 21.358 miles de euros (4.337 miles de euros en 2014), en 2014 principalmente contemplaba el Convenio establecido entre RENFE-Operadora y Adif por el que se regula la *operativa sobre Títulos de Transporte Ferroviario utilizados por personal y beneficiarios de Adif y que recoge, en su cláusula novena que "el tratamiento de los viajes que se realizan sin expedición de billete o con billete distinto a los emitidos por la aplicación SIRE, en Cercanías y Media Distancia, exceptuados los adquiridos a través de la aplicación VTV, será objeto de un protocolo adicional donde se establezcan los sistemas de control que permitan evaluar su utilización y la correspondiente compensación*".

Por una parte, se recogían los saldos acumulados en concepto de derechos de cobro por viajes en Cercanías y Media Distancia 2009-2014 (en 2014, 20.471 miles de euros), con el siguiente desglose: año 2009 por 4.039 miles de euros, 2010 por 4.248 miles de euros, 2011 por 4.271 miles de euros, 2012 por 2.641 miles de euros, 2013 por 2.649 miles de euros y 2014 por 2.623 miles de euros.

Asimismo, se recogían ciertos descuentos a aplicar en el resto de títulos de transporte ferroviario utilizados por personal y beneficiarios de Adif, adicionales a lo contemplado en el Convenio, que fueron tenidos en cuenta en la elaboración de las Cuentas Anuales de 2014 minorando los derechos de cobro anteriores (19.447 miles de euros en 2014).

En 2015 se suscribe el "Protocolo adicional al convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora sobre títulos de transporte ferroviario utilizados por personal y beneficiarios de Adif", por el cual se liquidan los viajes con y sin billete de Adif 2009 – 2014 y se establecen los criterios de cálculo para los viajes sin billete en Cercanías y Media Distancia y para los descuentos a aplicar a los viajes con y sin billete. Con la aplicación de este Protocolo, los conceptos anteriores han quedado saldados.

El saldo del epígrafe está compuesto principalmente por los siguientes conceptos:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Liquidaciones a empresas ferroviarias extranjeras, por importe de 13.513 miles de euros (saldo acreedor de 5.968 miles de euros en 2014), principalmente por la valoración de los pases de Elipsos de 2010 a 2015, 7.741 miles de euros recogidos en "Otros conceptos" (saldo acreedor de 7.929 miles de euros en 2014, en relación con la valoración de los pases Elipsos de 2012 y 2013).

Servicios de cafetería a bordo de los trenes, prestado por Ferrovial Servicios entre diciembre de 2013 y diciembre de 2015, por 6.832 miles de euros (sin saldo en 2014).

"Entidades Públicas pendientes de facturar" con un saldo de 12.798 miles de euros en 2015 (6.769 miles de euros en 2014), recoge derechos de cobro pendientes de ser facturados por transporte de viajeros a los consorcios de transporte, principalmente a la Autoritat del Transport Metropolità por 11.814 miles de euros (8.467 miles de euros en 2014) y al Consorcio de Transportes de Madrid, con saldo acreedor por importe de 1.732 miles de euros, debido a una regularización de la liquidación de 2015 (saldo acreedor de 3.464 miles de euros en 2014, debido a una regularización de la liquidación de 2014).

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

d) Correcciones valorativas

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Saldos inicial a 1 de Enero	(25.652)	(24.090)
Alta por integración		-
Dotaciones	(1.556)	(2.413)
Reversiones	1.518	790
Otras variaciones	1.153	61
Aplicaciones	-	-
Saldos final a 31 de diciembre	(24.537)	(25.652)

Las dotaciones de las cuentas correctoras representativas de las pérdidas por deterioro originadas por el riesgo de crédito de activos financieros valorados a coste amortizado efectuadas en el ejercicio 2015 corresponden principalmente a empresas en el ámbito de agencias de viaje por 111 miles de euros (422 miles de euros en 2014). Asimismo, en el ejercicio 2015 se han registrado 156 miles de euros (151 miles de euros en 2014) como pérdidas por créditos incobrables en operaciones de venta de billetes por tarjeta de crédito.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

e) Deudores varios

i. Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo

El saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre se corresponde con las Aportaciones del Estado y de la Generalidad de Cataluña para compensación por la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia competencia de la Administración General del Estado y de la Generalidad de Cataluña del ejercicio 2015, pendientes de liquidación por importe de 815.566 miles de euros (789.798 miles de euros en 2014) (véanse notas 1(e) y 22).

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

	Miles de euros	
	Corriente	
	2015	2014
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
• Ejercicio 2013	-	75.414
• Ejercicio 2014	99.674	502.853
• Ejercicio 2015	495.510	-
	595.184	578.267
Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña		
• Ejercicio 2013	-	104.857
• Ejercicio 2014	104.958	106.674
• Ejercicio 2015	115.424	-
	220.382	211.531
Deudores por OSP a corto plazo	815.566	789.798

Como consecuencia de la liquidación definitiva del ejercicio 2014 efectuada por la IGAE, y aprobadas por la Comisión de Seguimiento del convenio que regula el contrato con la AGE, se ha ajustado la cuenta a cobrar por la compensación de dichos servicios por un importe de 3.737 miles de euros.

Con fecha 19 de enero de 2016 se ha recibido el cobro por importe de 99.674 miles de euros correspondientes a la compensación de los servicios competencia de la AGE del ejercicio 2014. En la misma fecha se ha cobrado un importe de 104.958 miles de euros correspondiente a las prestaciones de servicio público titularidad de la Generalidad de Cataluña de 2014.

La ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 recoge una transferencia a Renfe Viajeros, S.A. de 605.399 miles de euros por compensación de Obligaciones de Servicio Público, tanto los que son competencia de la AGE como los que son competencia de la Generalidad de Cataluña, pendiente de liquidación al cierre del ejercicio.

La ley 36/2014, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 recoge una transferencia a Renfe Viajeros, S.A. de 608.708 miles de euros por compensación de Obligaciones de Servicio Público, tanto los que son competencia de la AGE como los que son competencia de la Generalidad de Cataluña, pendiente de liquidación al cierre del ejercicio.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ii. Deudores por convenios con Comunidades Autónomas

En este capítulo se recogen deudas con origen en Convenios y Contratos de Servicio Público con diferentes Comunidades Autónomas firmados tanto por RENFE-Operadora, subrogados por Renfe Viajeros, S.A tras la segregación, como los firmados por la propia sociedad para regular determinados servicios de transporte de viajeros de Media Distancia considerados necesarios por las Comunidades y que no se contemplaban entre los declarados como obligación de servicio público por la AGE (véase nota 1 e), por lo que los déficits originados en su explotación son objeto de subvención por dichas Administraciones.

A 31 de diciembre de 2015, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	-	11.963	11.963
Diputación General de Aragón	1.102	1.039	2.141
Junta de Extremadura	1.500	550	2.050
Junta de Andalucía	784	-	784
Comunidad Autónoma Región de Murcia	147	-	147
	3.533	13.552	17.085

A 31 de diciembre de 2014, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	12.211	9.278	21.489
Junta de Castilla y León	14.077	-	14.077
Diputación General de Aragón	8.582	1.064	9.646
Junta de Extremadura	3.831	1.070	4.901
Comunidad Autónoma Región de Murcia	3.642	-	3.642
Junta de Andalucía	784	-	784
	43.127	11.412	54.539

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

A 31 de diciembre de 2015, la deuda de la Generalidad de Cataluña corresponde fundamentalmente a servicios prestados en el ejercicio en base a lo establecido en Plan de Acción del año 2015 para la mejora del servicio de cercanías en Barcelona, por importe de 14.750 miles de euros. Asimismo en la deuda se recogen importes pendientes de regularización de ejercicios anteriores por importe de 2.786 miles de euros a favor de la Generalidad de Cataluña.

A 31 de diciembre de 2014, la deuda de la Generalidad de Cataluña correspondía a los servicios prestados en los ejercicios 2011, 2012, 2013 y 2014 en base a lo establecido en el Plan de Acción 2010-2015.

En relación con la deuda de la Diputación General de Aragón, el saldo a 31 de diciembre de 2015 corresponde principalmente a los servicios prestados en el periodo julio-diciembre de 2015 en base a lo establecido en el nuevo convenio firmado en 2014. En el ejercicio 2016 a la fecha de elaboración de estas cuentas anuales se han recibido cobros por importe de 1.036 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2014, el saldo, por importe de 3.674 miles de euros, correspondía a los servicios prestados en 2009 y 2010, en base al convenio firmado en 2009, y por importe de 4.908 miles de euros por los servicios prestados, al amparo de nuevo convenio firmado en 2014 con vigencia desde julio de 2013, relativo a los periodos julio-diciembre de 2013 y enero-septiembre de 2014.

Por lo que respecta a la Junta de Extremadura, el saldo a 31 de diciembre de 2015 recoge el importe facturado pendiente de cobro por importe de 1.500 miles de euros por los servicios de transporte de viajeros de media distancia prestados en el periodo 1 de mayo a 31 de octubre de 2015, según lo establecido en el contrato de servicio público de fecha 1 de mayo de 2014. Dicho importe ha sido cobrado en 2016. Igualmente se recoge el importe de 550 miles de euros pendiente de facturar correspondiente a la liquidación definitiva del año 2015, facturada en 2016.

A 31 de diciembre de 2014, recogía el importe pendiente de cobro por los servicios de transporte de viajeros de media distancia prestados en el periodo 1 de mayo a 31 de octubre de 2014, por 1.500 miles de euros, así como el importe de 2.033 miles de euros correspondiente al periodo julio 2013-abril 2014.

Por lo que se refiere a la Junta de Andalucía, el saldo a 31 de diciembre de 2015 recoge el importe pendiente de cobro por los servicios prestados del 1 hasta el 18 de enero de 2013, fecha en que la Junta de Andalucía denunció el convenio que se encontraba en vigor. En el ejercicio 2014, existía el mismo saldo y composición.

En cuanto a la Comunidad Autónoma Región de Murcia para los ejercicios 2015 y 2014, figuran los saldos correspondientes a los servicios prestados durante el último trimestre de 2009 y los ejercicios 2010 y 2011, en base al convenio de 15 de diciembre de 2009 con vigencia hasta 31 de diciembre de 2011. Esta deuda ha sido cobrada en 2016.

Por lo que se refiere a la Junta de Castilla y León, el saldo a 31 de diciembre de 2014, recogía el importe pendiente de cobro por los servicios de Media Distancia prestados desde el cuarto trimestre de 2007 hasta 2010 inclusive, por importe de 10.984 miles de euros. Asimismo se incluía la deuda de la Junta de Castilla y León por el Convenio de colaboración firmado con FEVE en mayo de 2005 procedente de la integración de la rama de actividad de viajeros de Ferrocarriles de Vía Estrecha, correspondiendo el saldo a servicios prestados entre los ejercicios 2007 y 2012, por importe de 3.093 miles de euros. En este Convenio se incluían importes relativos al cobro de los servicios prestados por FEVE mediante la realización inversiones en infraestructuras que a pesar de que no fueron materializadas por la Junta de Castilla y León no habían sido reconocidos a favor de la sociedad a dicha fecha.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con fecha 21 de septiembre de 2015 se ha firmado un Acuerdo de Liquidación, por el que la Junta de Castilla y León ha procedido abonar a la sociedad la deuda facturada, así como los importes relativos a inversiones en infraestructuras mencionados y una indemnización por daños y perjuicios de 901 miles de euros, resultando una liquidación total por importe de 18.530 miles de euros que ha sido cobrada en 2015.

i) Correcciones valorativas

El saldo de la corrección valorativa a 31 de diciembre por Comunidades Autónomas tiene el desglose siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Junta de Castilla y León	-	(10.984)
Junta de Castilla y León (FEVE)	-	(3.093)
Total	-	(14.077)

El movimiento comparado de corrección valorativa para la deuda por convenios con las Comunidades Autónomas es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Saldo inicial a 1 de enero	(14.077)	(14.077)
Dotación	-	-
Reversiones (nota 11 e) ii))	(14.077)	-
Saldo final a 31 de diciembre	-	(14.077)

Las reversiones corresponden íntegramente a los cobros recibidos en 2015 que han cancelado la deuda de la Junta de Castilla y León en su totalidad.

iii. Otros deudores

En este epígrafe se recoge principalmente 24.385 miles de euros (15.588 miles de euros en 2014) correspondientes al IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago y que, al no estar devengado, no es liquidable a la Hacienda Pública

Adicionalmente incluye los ingresos en metálico pendientes de cobro al cierre del ejercicio procedentes de la venta de billetes en las estaciones gestionadas por Adif, por importe de 5.831 miles de euros (6.617 miles de euros en 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

13. Instrumentos financieros derivados

El Grupo tiene suscritos con ciertas entidades financieras contratos de permutas financieras de tipos de interés (IRS), calificadas como de cobertura de flujos de efectivo sobre dos de sus préstamos, siendo las características principales de estos contratos las que se detallan a continuación:

	Miles de euros			Tipo de interés	
Tipo	Nocional	Inicio	Vencimiento	A pagar	A cobrar
IRS	152.000	28.10.2014	28.10.2019	1,625%	Euribor 3M
IRS	100.000	28.11.2014	28.12.2019	0,320%	Euribor 3M

Los dos préstamos para los que se han realizado estas operaciones de cobertura se encuentran referenciados a Euribor 3M, y los importes nominales y fechas de vencimiento coinciden con los de las permutas financieras.

El contrato del IRS de 100.000 miles de euros se ha formalizado el 9 de enero de 2015 con fecha de inicio desde el 28 de noviembre de 2014.

El valor razonable a 31 de diciembre de 2015 de los IRS se presenta a continuación:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Derivados en operaciones de cobertura				
Valor razonable ex-cupón	1.032	(6.745)	366	(3.230)
Valor del cupón	-	(637)	-	(728)
Total	1.032	(7.382)	366	(3.958)

A 31 de diciembre de 2014, el Grupo tenía suscritos con ciertas entidades financieras contratos de permutas financieras de tipos de interés (IRS), calificadas como de cobertura de flujos de efectivo sobre dos de sus préstamos, siendo las características principales de estos contratos las que se detallaban a continuación:

	Miles de euros			Tipo de interés	
Tipo	Nocional	Inicio	Vencimiento	A pagar	A cobrar
IRS	152.000	28.10.2014	28.10.2019	1,625%	Euribor 3M
IRS	15.000	21.12.2010	10.12.2015	2,725%	Euribor 6M

Los dos préstamos para los que se habían realizado estas operaciones de cobertura se encontraban referenciados a Euribor 3M y 6M respectivamente, y los importes nominales y fechas de vencimiento coinciden con los de las permutas financieras.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Dentro del acuerdo de refinanciación del préstamo sindicado de 190.000 miles de euros, cuyo importe pendiente de amortizar a 28 de octubre de 2014 ascendía a 152.000 miles de euros, se incluyó la sustitución de las operaciones de permuta financiera de cobertura del préstamo antiguo por una nueva operación de permuta financiera, igualmente de cobertura, del préstamo refinanciado, reduciendo el coste total de dicha financiación.

El valor razonable al 31 de diciembre de 2014 de ambos IRS se presenta a continuación:

	Miles de euros		
	No corriente	Corriente	
	Pasivos	Activos	Pasivos
Valor razonable ex - cupón	(7.383)	-	(2.762)
Valor del cupón	(864)	24	(723)
Total	(8.247)	24	(3.485)

El Grupo ha aplicado contabilidad de cobertura para estas operaciones, considerando su total eficacia, por lo que las variaciones en el valor razonable de estos instrumentos se han registrado en el Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos, netas de su efecto impositivo.

14. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Tesorería		
Caja	45	47
Bancos c/c	31.374	28.234
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	401.000	217.000
Intereses	105	47
	401.105	217.047
Total efectivo y otros activos líquidos equivalentes	432.524	245.328

El saldo al cierre del ejercicio del principal de otros activos líquidos equivalentes está compuesto principalmente por operaciones a corto plazo en cuentas corrientes remuneradas e imposiciones a plazo fijo a tipos de interés que oscilan entre el 0,15% y 0,55% en el ejercicio 2015 (0.50% y 1.35% en el ejercicio 2014), cuyos vencimientos son de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

15. Fondos propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el Estado total de cambios en el patrimonio neto.

a) Aportación patrimonial

La Aportación patrimonial se corresponde con la diferencia entre los activos y los pasivos que fueron asignados a la Entidad en el proceso de segregación de RENFE a 1 de enero de 2005 y que se menciona en la nota 1 (d) de esta memoria, a la que se incorporan las aportaciones patrimoniales comprometidas en el Contrato-Programa para cada ejercicio, consignadas o no en los PGE de cada ejercicio.

b) Reservas de la Entidad Dominante y de sociedades consolidadas

El detalle por sociedades de las reservas de la Entidad dominante y de las sociedades puestas en equivalencia, y su movimiento en los ejercicios 2015 y 2014, son como sigue:

	Miles de euros					
	2015					
Denominación	Saldo a 1 de enero 2015	Ajustes por cambios de criterio y errores de ejercicios anteriores	Resultado 2014 distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2015
Entidad dominante	(386.111)	-	(788)	-	157	(386.742)
Sociedades consolidadas por Integración global:						
Renfe Mercancías, S.A.	(42.700)	-	(50.703)	733	(1.690)	(94.360)
Logirail, S.A.	(46)	-	403	-	-	357
Logistica y Transporte Ferroviario, S.A.	(1.914)	-	(287)	-	-	(2.201)
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	1.249	-	285	-	-	1.534
Puerto Seco Ventastur, S.A.	(1.002)	-	(234)	-	-	(1.236)
Renfe Viajeros, S.A.	56.586	-	(153.415)	-	3.464	(93.365)
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.	9.820	-	(11.540)	8.578	1.868	8.726
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A.	(289)	-	(2.256)	-	1.195	(1.350)
	21.704	-	(217.747)	9.311	4.837	(181.895)
Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:						
Intercontainer Ibérica, S.A.	185	-	(52)	-	-	133
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	587	-	2.478	(2.495)	17	587
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	603	-	1.872	(2.381)	-	94
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	199	-	335	-	-	534
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.980	-	2.739	(2.739)	-	1.980
Elipsos Internacional, S.A.	378	-	142	-	-	520
Comercial del Ferrocarril, S.A.	(1.941)	-	(1.821)	-	(983)	(4.745)
Construrail, S.A.	171	-	111	(100)	-	182
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(3.260)	-	(1.179)	-	(565)	(5.004)
Conte-Rail, S.A.	4	-	79	(50)	-	33
Alfil Logistics, S.A.	(693)	-	173	(40)	-	(560)
SEMAT	(7.278)	-	(354)	-	-	(7.632)
Transportes Ferroviarios Especiales	10.592	-	(1.052)	-	-	9.540
Railsider	(5.187)	-	569	(543)	(180)	(5.341)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	539	-	1.070	(963)	-	646
CEAMM	-	-	(87)	-	-	(87)
Fenit Rail S.A (en liquidación)	(51)	-	-	-	-	(51)
Eurofima	60.024	-	1.413	-	(14.331)	47.106
	56.852	-	6.436	(9.311)	(16.042)	37.935

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Denominación	Miles de euros 2014					
	Saldo a 1 de enero 2014	Ajustes por cambios de criterio y errores de ejercicios anteriores	Resultado 2013 distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2014
Entidad dominante	(393.910)	-	14.382	-	(6.583)	(386.111)
Sociedades consolidadas por Integración global:						
Renfe Mercancías, S.A.	31.226	-	(74.836)	435	475	(42.700)
Logirail, S.A.	(205)	-	159	-	-	(46)
Logistica y Transporte Ferroviario, S.A.	(1.562)	-	(352)	-	-	(1.914)
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	888	-	361	-	-	1.249
Puerto Seco Ventastur, S.A.	(639)	-	(363)	-	-	(1.002)
Renfe Viajeros, S.A.	15.936	(18.860)	59.510	-	-	56.586
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.	6.124	-	(6.867)	6.549	4.014	9.820
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A.	(289)	-	-	-	-	(289)
	51.479	(18.860)	(22.388)	6.984	4.489	21.704
Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:						
Intercontainer Ibérica, S.A.	183	-	2	-	-	185
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	590	-	702	(2.802)	2.097	587
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.218	-	1.524	(2.253)	114	603
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	198	-	432	(431)	-	199
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.980	-	124	(124)	-	1.980
Elipsos Internacional, S.A.	222	-	156	-	-	378
Comercial del Ferrocarril, S.A.	143	-	(2.116)	-	32	(1.941)
Construrail, S.A.	163	-	75	(67)	-	171
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(2.943)	-	(317)	(144)	144	(3.260)
Conte-Rail, S.A.	(124)	-	128	-	-	4
Alfil Logistics, S.A.	(974)	-	281	-	-	(693)
SEMAT	(4.946)	-	(2.332)	-	-	(7.278)
Transportes Ferroviarios Especiales	10.670	-	(78)	-	-	10.592
Railsider	(5.401)	-	532	(368)	50	(5.187)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	451	-	883	(795)	-	539
Fenit Rail S.A (en liquidación)	-	-	-	-	(51)	(51)
Eurofima	58.610	-	1.461	-	(47)	60.024
	60.040	-	1.457	(6.984)	2.339	56.852

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El desglose de reservas de la Entidad dominante es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2015	2014
Reservas Entidad dominante	(378.993)	(380.196)
Otras Reservas de la Entidad dominante	(7.749)	(5.915)
Saldo al 31 de diciembre	(386.742)	(386.111)

"Otras Reservas de la Entidad dominante" incluye los ajustes de consolidación, fundamentalmente de eliminación de dividendos y transacciones que afectan a las reservas de la Entidad.

c) Diferencias de conversión

El movimiento de las diferencias de conversión, surgidas como consecuencia de la aplicación del método de tipo de cambio de cierre en la valoración de Eurofima, es como sigue a 31 de Diciembre:

	Miles de euros
	De sociedades puestas en equivalencia
Saldo al 1 de enero de 2014	10.051
Movimiento del ejercicio	2.436
Saldo al 31 de diciembre de 2014	12.487
Ajustes por cambios de criterio y correcciones de errores	-
Saldo al 1 de enero de 2015	12.487
Movimiento del ejercicio	5.592
Saldo al 31 de diciembre de 2015	18.079

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

d) Otros ajustes por cambios de valor

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

	Miles de euros					
	2015			2014		
	Entidad dominante	Sociedades puestas en equivalencia	Total	Entidad dominante	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2014	(6.169)	863	(5.306)	(5.068)	1.327	(3.741)
Ajustes por cambios de criterio y correcciones de errores	-	-	-	-	(771)	(771)
Saldo al 1 de enero de 2015	(6.169)	863	(5.306)	(5.068)	556	(4.512)
Ingresos y Gastos reconocidos en Patrimonio Neto	(17)	(945)	(962)	(1.101)	307	(794)
Saldo al 31 de diciembre	(6.186)	(82)	(6.268)	(6.169)	863	(5.306)

Los ajustes por cambios de valor de la Entidad dominante se corresponden con la aplicación de la contabilidad de coberturas a las operaciones descritas en la nota 13. Los correspondientes a sociedades puestas en equivalencia, se corresponden en su totalidad con ajustes por valoración de activos financieros disponibles para la venta de la sociedad asociada Eurofima.

e) Socios externos

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2015 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente

	Miles de euros			
	31/12/2014	Resultado del ejercicio	Otros movimientos	31/12/2015
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	3.678	138	-	3.816
Puerto Seco Ventastur, S.A.	51	38	1	90
	3.729	176	1	3.906

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2014 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente:

	Miles de euros		
	31/12/2013	Resultado del ejercicio	31/12/2014
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	3.644	34	3.678
Puerto Seco Ventastur, S.A.	110	(59)	51
	3.754	(25)	3.729

16. Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones recogidas en este epígrafe corresponden a subvenciones de capital, fundamentalmente de fondos procedentes de la Unión Europea, presentándose por el importe neto de su efecto impositivo.

Los importes reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada por tipo de subvención a 31 de diciembre de 2015 y 2014 en miles de euros son los siguientes:

	2015	2014
Saldo al 1 de enero:		
Entidad dominante y grupo	9.148	8.927
Sociedades puestas en equivalencia	332	171
Subvenciones concedidas en el ejercicio	60	411
Traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(664)	(742)
Efecto impositivo	171	713
Saldo al 31 de diciembre	9.047	9.480

Del saldo al 31 de diciembre de 2015, 8.720 miles de euros se correspondían a Sociedades consolidadas y 327 miles de euros a Sociedades por puesta en equivalencia (9.148 miles de euros y 332 miles de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2014).

Dentro del apartado de Efecto impositivo en el ejercicio 2014, se recoge la regularización efectuada al cierre del ejercicio para ajustar el importe de las subvenciones, registradas por su valor neto del efecto impositivo, a los nuevos tipos del impuesto de sociedades aprobados para los ejercicios 2015 y 2016 respectivamente, lo que ha supuesto un incremente en el saldo de las mismas por un total de 615 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

17. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2015 es el siguiente:

	Miles de euros						
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Traspasos	Saldo Final
Provisiones a largo plazo							
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 26)	31.028	2.596	-	(3.092)	318	(6.916)	23.934
- Premios de Permanencia (nota 26)	16.301	763	-	(235)	318	(2.499)	14.648
- Integración por Fallecimiento	5.857	120	-	(524)	-	(99)	5.354
- Reclamaciones Laborales	8.870	1.713	-	(2.333)	-	(4.318)	3.932
Actuaciones Medioambientales	978	2.398	-		(70)	(880)	2.426
Por compromisos con terceros	14.065	8.873	(9.056)		-	-	13.882
Otras provisiones	12.677	11.006	-	(1.219)	(387)	(1.243)	20.834
TOTAL	58.748	24.873	(9.056)	(4.311)	(139)	(9.039)	61.076
Provisiones a corto plazo							
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal	8.792	32.047	(12.138)	-	-	6.915	35.616
- Premios de Permanencia	2.415	-	(2.604)	-	-	2.500	2.311
- Integración por Fallecimiento	73	-	(105)	-	-	100	152
- Reclamaciones Laborales	2.649	-	(8.654)	-	-	4.316	734
- Fondo de Colaboración	3.636	36	(11)	-	-		1.153
- Fondos de Ayudas Sociales	19	798	(764)	-	-		53
- Fondos Planes empresas	-	31.213	-	-	-		31.213
Actuaciones Medioambientales	1.157	-	(504)	-	-	880	1.533
Otras provisiones	6.171	3.209	(1.842)	-	-	65	7.603
TOTAL	16.120	35.256	(14.484)	-	-	7.860	44.752

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El movimiento durante el ejercicio 2014 fue el siguiente:

	Miles de euros						
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Traspasos	Saldo Final
Provisiones a largo plazo							
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 26)	40.586	3.161	-	(3.882)	326	(9.163)	31.028
- Premios de Permanencia (nota 26)	19.497	813	-	(55)	326	(4.280)	16.301
- Integración por Fallecimiento	5.680	353	-	(30)	-	(146)	5.857
- Reclamaciones Laborales	15.409	1.995	-	(3.797)	-	(4.737)	8.870
Actuaciones Medioambientales	1.324	122	-	-	21	(489)	978
Por compromisos con terceros	19.639	1.259	(6.833)	-	-	-	14.065
Otras provisiones	10.958	4.300	-	(2.417)	(61)	(103)	12.677
TOTAL	72.507	8.842	(6.833)	(6.299)	286	(9.755)	58.748
Provisiones a corto plazo							
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal	4.439	802	(5.612)	-	5.189	3.974	8.792
- Premios de Permanencia	1.461	-	(3.327)	-	2.597	1.684	2.415
- Integración por Fallecimiento	127	-	(116)	-	-	62	73
- Reclamaciones Laborales	987	-	(650)	-	84	2.228	2.649
- Fondo de Colaboración	1.862	-	(734)	-	2.508	-	3.636
- Fondos de Ayudas Sociales	2	802	(785)	-	-	-	19
Actuaciones Medioambientales	1.179	-	(511)	-	-	489	1.157
Otras provisiones	4.160	2.812	(904)	-	510	(407)	6.171
TOTAL	9.778	3.614	(7.027)	-	5.699	4.056	16.120

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

El Fondo de Colaboración recoge el importe destinado a la Reserva de Estabilización por la colaboración con la Seguridad Social en la gestión de la incapacidad por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con fecha 10 de junio 2014 en cumplimiento al art. 14.6 de la Orden de 25 de noviembre de 1966 y de la redacción introducida por el art. 1.7 de la Orden de 20 de abril de 1998, Renfe Operadora presentó ante la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (Subdirección General de Entidades Colaboradoras de la Seguridad Social) propuesta inicial de liquidación al objeto obtener conformidad a las operaciones relativas a la colaboración. Adicionalmente, con fecha 3 de marzo de 2015, volvía a presentarse una segunda propuesta de liquidación, una vez detraídos los pagos realizados con posterioridad a la fecha de finalización de la gestión como consecuencia de trabajadores que han permanecido en situación de I.T. y A.T. iniciada con anterioridad al 31de diciembre de 2013. A la fecha de elaboración de las presentes CC.AA.CC. no se ha recibido respuesta por parte de los organismos competentes, ni se ha comunicado por parte de la Intervención General de la Seguridad Social resolución de la auditoría llevada a cabo para los ejercicios 2008 a 2013.

La Provisión de Indemnización por fallecimiento recoge el importe destinado a cubrir las obligaciones establecidas por la Normativa laboral vigente para los trabajadores procedentes de la integración de la entidad pública empresarial FEVE (véase nota 4 (p)).

La provisión en el corto por "Fondos Plan de Empresa ", recoge para 2015 el valor actual de la estimación de los compromisos de la Sociedad en relación al Plan de Desvinculaciones 2016 a la fecha de formulación de estas cuentas anuales (véase nota 4 (p)).

En el apartado "Provisión por compromisos con terceros" se recoge la provisión por los compromisos de aportación asumidos por la Entidad a las sociedades Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (en adelante ZAV) por importe de 6.257 miles de euros (11.009 miles de euros en 2014), Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A. por importe de 1.798 miles de euros (1.798 miles de euros en 2014) y a Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A por importe de 2.930 miles de euros.

ZAV, sociedad en la que RENFE-Operadora tiene una participación del 12,5%, tenía formalizado un contrato de línea de crédito por un importe dispuesto a 31 de diciembre de 2011, de 399.935 miles de euros, de los que 79.935 miles de euros tuvieron su vencimiento en esa misma fecha. A pesar de que ZAV dispone de terrenos en distinto grado de urbanización para ser vendidos, los cuales fueron tasados en 2012 en un valor superior a la deuda, dada la actual situación del mercado inmobiliario no se han podido efectuar ventas suficientes para atender su servicio de la deuda por lo que los accionistas se comprometieron a aportarle los fondos suficientes en 2012 para hacer frente al vencimiento de 79.935 miles de euros, así como a los gastos financieros devengados durante el ejercicio 2012.

El compromiso que le correspondía a RENFE-Operadora ascendía a un total de 12.800 miles de euros, que fue provisionado en 2011 junto con los desembolsos pendientes de la ampliación de capital de la sociedad por importe de 2.813 miles de euros (véase nota 10), debido a la incertidumbre acerca de la devolución de las aportaciones comprometidas mediante la obtención de recursos suficientes derivados de la venta de los terrenos de los que es titular la sociedad. En 2012 la Entidad aportó 12.617 miles de euros a ZAV por estos compromisos, mediante un préstamo participativo, por lo que esta provisión se reclasificó como deterioro del activo financiero registrado (véase nota 10).

En 2012 se renegoció el préstamo entre ZAV y las entidades financieras, lo que dio lugar a nuevos compromisos de aportación por parte de los accionistas desde el ejercicio 2013 hasta el 2019, de los que a RENFE-Operadora le corresponden un importe total estimado de 31 millones de euros. Debido a la asunción de estos compromisos, la provisión se ha incrementado en 4.304 miles de euros en 2015 y en 7.350 miles de euros de acuerdo con el importe que se estima como no recuperable por la venta de los terrenos de ZAV.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En 2015 se han realizado aportaciones por importe de 9.056 miles de euros (6.833 miles de euros en 2014) a través del préstamo participativo, lo que ha supuesto una reclasificación de la provisión como deterioro del crédito por el mismo importe (véase nota 10).

La provisión para actuaciones medioambientales recoge la estimación de la Entidad de las contingencias relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente (véase nota 31).

Otras provisiones son aquellas constituidas para hacer frente a las reclamaciones de terceros. La provisión ha sido estimada con base en un análisis individualizado excepto en aquellas reclamaciones de menor importe, que se ha estimado según su evolución histórica.

b) Contingencias y garantías

El Grupo tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 38.415 miles de euros para el ejercicio 2015 (31.154 miles de euros para el ejercicio 2014).

En este ejercicio no hay afianzamientos por contratos de pólizas de crédito de empresas del grupo.

En 2012 la Entidad suscribió dos avales bancarios en SAR por su participación en el Consorcio Hispano- Saudí encargado de la ejecución del proyecto del AVE La Meca- Medina y cuyo importe al tipo de cambio EUR/SAR de 31 de diciembre de 2015 ascendió a 24.447 (27.311 miles de euros en 2014).

Por otro lado la Entidad Dominante ha emitido diversas cartas de conformidad (comfort letter) para favorecer determinadas operaciones de financiación en alguna de las empresas en las que participa, junto con el resto de los accionistas. El límite de riesgo de las operaciones de financiación a las que se refieren las mencionadas cartas de compromiso, teniendo en cuenta el porcentaje de participación de la Entidad, asciende a 165.535 miles de euros (176.200 miles de euros para el ejercicio 2014), de los que 153.761 miles de euros estaban dispuestos a 31 de diciembre de 2015 (156.370 miles de euros a 31 de diciembre de 2014).

De los importes anteriores, 155.290 miles de euros (171.280 miles de euros para el ejercicio 2014), de los que 150.580 miles de euros estaban dispuestos a 31 de diciembre de 2015 (154.310 miles de euros se encontraban dispuestos a 31 de mayo de 2014) corresponden a sociedades de integración del ferrocarril de alta velocidad en diversas ciudades en las que la Entidad participa en un 12,5%, siendo el resto de accionistas ADIF con un 12,5%, ADIF Alta Velocidad con un 25% y la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de la ciudad sobre la que se refiera cada integración con un 25% cada uno.

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

El detalle por sociedad, del riesgo asumido por RENFE-Operadora mediante las cartas de compromiso para el ejercicio 2015, en las que se incluyen los compromisos de aportaciones es el siguiente:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

	Miles de euros			
			Compromisos de aportaciones	
Sociedad	Límite de Riesgo	Importe Dispuesto	Principal	Intereses
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	19.170	19.170	19.167	2.089
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	24.770	24.770	24.772	4.323
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	20.000	17.170	20.000	3.679
Gijón al Norte S.A.	3.500	3.500	3.500	243
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	27.150	27.150	27.145	2.610
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte S.A.	10.700	10.700	10.703	682
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	50.000	48.120	-	-
	155.290	150.580	105.287	13.626

El detalle por sociedad, del riesgo asumido por RENFE-Operadora mediante las cartas de compromiso para el ejercicio 2014, en las que se incluyen los compromisos de aportaciones es el siguiente:

	Miles de euros			
			Compromisos de aportaciones	
Sociedad	Límite de Riesgo	Importe Dispuesto	Principal	Intereses
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	19.170	19.170	19.167	3.950
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	32.270	32.270	32.270	7.500
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	20.000	20.000	20.000	4.700
Gijón al Norte S.A.	4.500	4.500	4.500	400
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	33.750	25.870	33.750	6.700
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte S.A.	11.590	11.590	11.590	1.200
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	50.000	40.900	-	-
	171.280	154.310	121.277	24.450

De las manifestaciones expresadas en las mencionadas cartas de conformidad, incluyendo los compromisos futuros de aportaciones, y atendiendo a la situación actual de las sociedades, no se espera que pudiera resultar una minoración del patrimonio neto de la Entidad, por la no recuperación de las aportaciones, mayor del importe ya provisionado, y que se detalla en la nota 17 a).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) incoó un expediente sancionador a Renfe Mercancías, S.A., junto con otras empresas del grupo RENFE-Operadora y del Grupo Transfesa por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. El expediente sancionador quedó suspendido, tras aceptar la CNMC la posibilidad de Terminación Convencional del procedimiento. En este sentido, el Grupo propuso el cumplimiento de una serie de compromisos en una propuesta de Terminación Convencional que ha sido desistida por resolución de la Dirección de Competencia el 19 de abril de 2016, reanudándose el expediente sancionador. No obstante lo anterior, RENFE-Operadora y Renfe Mercancías, S.A. han presentado recurso ante el Consejo de la CNMC contra la citada resolución, puesto que se considera que los compromisos ofrecidos resuelven los efectos sobre la competencia, garantizando el interés público, y yendo más allá de lo exigible legalmente y del ámbito material de las supuestas conductas infractoras. En este sentido, de aceptarse el recurso, daría lugar a que se dictase una Resolución de Terminación Convencional en el expediente, con la que se daría por finalizado el procedimiento.

18. Periodificaciones

El detalle del epígrafe de pasivo "Periodificaciones" al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Ingresos anticipados	-	36.595	-	31.827
Otros	-	-	1.445	116
Total	-	36.595	1.445	31.943

En "Otros" se recoge el importe obtenido por la Entidad como consecuencia de un acuerdo sobre el tipo de interés de un contrato de deuda con Eurofima. Este importe ha sido considerado una bonificación sobre el tipo de interés de la deuda y se imputa a ingresos de acuerdo con un criterio financiero. (véase nota 28). La deuda financiera asociada a esta periodificación ha vencido en el ejercicio.

El apartado de Ingresos anticipados recoge 33.171 miles de euros (31.269 miles de euros en 2014) de venta anticipada de billetes de viajeros y 3.424 miles de euros (551 miles de euros en 2014) de venta de bonos de viajes.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

19. Detalle de pasivos financieros por categoría

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

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Derivados de Cobertura (notas 13 y 20)				
Permutas de tipo de interés	7.382	3.957	8.247	3.485
Débitos y partidas a cobrar				
Deudas con entidades de crédito	4.309.238	388.472	4.439.968	394.240
Acreedores por arrendamiento financiero			-	-
Otros pasivos financieros	15.150	42.974	15.682	45.700
Deudas sociedades puestas en equivalencia		4.933	-	300
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores		515.230	-	527.072
Proveedores sociedades puestas en equivalencia		62.820	-	11.598
Otras cuentas a pagar		73.147	-	66.192
Total	4.331.770	1.091.533	4.463.897	1.048.587

El Grupo considera que tanto a 31 de diciembre de 2015 como a 31 diciembre 2014 el valor contable de los pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

El importe de las pérdidas y ganancias netas por categorías de pasivos financieros es el siguiente:

	Miles de euros					
	Débitos y partidas a pagar		Derivados de cobertura		Total	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado	(108.517)	(134.899)	-	-	(108.517)	(134.899)
Gastos de derivados de cobertura (1)	-	-	-	(3.692)	-	(3.692)
Gastos por pago aplazado a proveedores de inmovilizado (2)	-	(403)	-	-	-	(403)
	(108.517)	(135.302)	-	(3.692)	(108.517)	(138.994)

(1) Esta cifra está incluida en el apartado de "Financiación a largo plazo" del capítulo de Gastos Financieros (véase nota 28).
(2) Esta cifra está incluida en el apartado de "Otros gastos financieros" del capítulo de Gastos Financieros (véase nota 28).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

20. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	205		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	4.310.405	357.298	4.442.049	356.672
Intereses de deudas con entidades de crédito	(1.167)	31.174	(2.081)	37.568
Acreedores por arrendamiento financiero			-	-
	4.309.238	388.472	4.439.968	394.240
Derivados de cobertura (notas 13 y 19)				
Permutas de tipo de interés	7.382	3.957	8.247	3.485
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	4.323	343	3.358	1.138
Proveedores de inmovilizado	7.375	42.616	8.966	44.541
Fianzas y depósitos recibidos	3.452	15	3.358	21
	15.150	42.974	15.682	45.700
Vinculadas				
Deudores empresas del grupo y asociadas	-	4.933	-	300
Total	4.331.770	440.336	4.463.897	443.725

Deudas a largo plazo con entidades de crédito, a 31 de diciembre de 2015 recoge principalmente el saldo neto de las deudas con Eurofima, BEI y otras entidades financieras. El principal de la deuda no corriente presenta el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2015	2014
Eurofima	1.740.100	1.964.850
BEI	1.220.655	1.297.576
Sindicados	71.250	106.875
Otros	1.278.400	1.072.748
	4.310.405	4.442.049

El importe de intereses de deudas con entidades de crédito no corriente corresponde a los gastos de formalización de deudas, de los cuáles 320 miles de euros corresponden a Eurofima (365 miles de euros en el ejercicio anterior)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2015 y 2014 es la siguiente:

Miles de euros			
Año	2015	Año	2014
2017	355.810	2016	395.360
2018	416.210	2017	416.380
2019	944.450	2018	514.340
2020	690.700	2019	890.490
2021	503.700	2020	636.740
Posteriores	1.399.535	Posteriores	1.588.739
	4.310.405		4.442.049

El tipo medio del endeudamiento de RENFE-Operadora al 31 de diciembre de 2015 es del 1,90% anual (2,39% a 31 de diciembre de 2014), teniendo fijado el tipo de interés, ya sea en el propio contrato o con instrumentos de cobertura un 51% del importe total (un 53% a 31 de diciembre de 2014).

Los préstamos con Eurofima se encuentran garantizados con determinados activos de material rodante (véase nota 6).

El importe de 7.375 miles de euros que figura en "Proveedores de inmovilizado" no corriente a 31 de diciembre de 2015 (8.966 miles de euros a 31 de diciembre de 2014), corresponde a la deuda contraída por el Grupo con empresas mantenedoras, según las condiciones pactadas en ciertos contratos de mantenimiento integral de material rodante, por la incorporación al inmovilizado de las piezas de parque, al finalizar los contratos de mantenimiento.

Dentro del apartado de Otras deudas no corrientes figuran los préstamos recibidos por el Grupo con tipo de interés bonificado de proyectos I+D+i por importe de 1.325 miles de euros (1.453 miles de euros a 31 de diciembre de 2014).

Asimismo, en este apartado se incluye la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales por importe de 2.502 miles de euros (2.072 miles de euros en 2014) (véase nota 14).

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 no se encontraban dispuestas las líneas de crédito contratadas por el Grupo cuyo importe disponible ascendía a 160.000 miles de euros, (31.600 miles de euros en 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

21. Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 29)	62.820	11.598
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	515.230	527.072
Acreedores varios	43.054	46.998
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	30.093	19.194
Pasivos por impuesto corriente (nota 23)	56	53
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 23)	40.008	43.040
Total	691.261	647.955

En el apartado de "Proveedores a corto plazo" dentro de No vinculadas, la deuda más destacada es con ADIF por un total de 76.416 miles de euros (90.587 miles de euros en 2014) y ADIF Alta Velocidad por un total de 226.437 miles de euros (182.195 miles de euros en 2014) que principalmente se corresponden a: cánones, venta de billetes, servicio de atención al cliente y suministros como telefonía y energía tanto para tracción como para otros usos.

También se incluyen los trabajos de construcción en el Proyecto Haramain en Arabia Saudí por importe de 8.482 miles de euros (14.479 miles de euros en 2014, principalmente la construcción del taller de Medina por importe de 11.477 miles de euros).

Asimismo, en Acreedores varios destaca el anticipo recibido en el Proyecto Haramain pendiente de aplicar a la facturación por importe de 11.305 miles de euros (12.860 miles de euros en 2014) (véanse notas 12 a)) y 25).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

22. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.

En relación con la información sobre el periodo medio de pago a proveedores para el ejercicio 2015 ha sido la siguiente:

	2015
	Días
Periodo medio de pago a proveedores	60,92
Ratio de las operaciones pagadas	65,02
Ratio de las operaciones pendientes de pago	39,65
	Miles de Euros
Total pagos realizados	1.311.367
Total pagos pendientes	252.518

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004por la que se establecen las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley ha sido modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

23. Situación fiscal

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

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	23.445	-	6.108	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	1.043	-	3.027
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota12)	-	36.545	-	92.350
	23.445	37.588	6.108	95.377

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	36.094	-	10.742	-
Impuesto sobre sociedades	-	56	-	53
Por retenciones practicadas	-	18.731	-	24.612
Seguridad Social	-	21.210	-	18.428
Otros	-	67	65	-
	36.094	40.064	10.807	43.093

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación al Grupo es como sigue:

(a) Impuesto sobre beneficios

La Entidad desde el ejercicio 2013 tributa en el Impuesto sobre Sociedades bajo el régimen de consolidación fiscal.

El grupo fiscal del que RENFE-Operadora es la entidad dominante estaba integrado en su inicio por sus sociedades dependientes Contren Renfe Mercancías, S.A., Irion Renfe Mercancías, S.A., Multi Renfe Mercancías, S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A., en las que la Entidad tenía una participación del 100% de su capital social.

Posteriormente, como resultado del proceso de reestructuración de la Entidad contemplado en el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012 por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, se crean las nuevas sociedades mercantiles estatales beneficiarias de la segregación de las correspondientes áreas de actividad de la Entidad, RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A. y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A., que han quedado integradas en el grupo fiscal desde el momento de su constitución de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades(TRLIS), aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004. Asimismo, y en unidad de acto, se produce la fusión por absorción de las sociedades Contren Renfe Mercancías, S.A., Irion Renfe Mercancías, S.A. y Multi Renfe Mercancías, S.A., sociedades absorbidas, y RENFE MERCANCÍAS, S.A., sociedad absorbente.

A raíz de dicha reorganización, la nueva composición del grupo fiscal queda como sigue: RENFE-Operadora como entidad dominante y como sociedades dependientes, RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A., RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A.

La Entidad, ha comunicado a la Administración Tributaria, dentro del plazo legal establecido, la variación producida en la composición del grupo fiscal del que es entidad dominante.

Tal como establece el referido Real Decreto-ley 22/2012 en su artículo 1, apartado 6, a las operaciones de transmisión de las correspondientes unidades de negocio o áreas operativas que se constituyen en sociedades, así como a la fusión de las tres sociedades mercantiles estatales por la nueva sociedad Renfe Mercancías, S.A., se aplicará el Régimen especial de las fusiones, escisiones, aportaciones de activos, canje de valores y cambio de domicilio social de una Sociedad Europea o una Sociedad Cooperativa Europea de un Estado miembro a otro de la Unión Europea, régimen regulado en el capítulo VIII, del título VII del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

El ejercicio de la opción por la aplicación de dicho régimen especial se ha comunicado a la Administración Tributaria dentro del plazo legal establecido de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 96 del TRLIS y en el artículo 42 y siguientes del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

La sociedad Pecovasa es la cabecera de un Grupo fiscal formado por ella misma y la sociedad dependiente Puerto Seco Ventastur, S.A.Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el impuesto sobre Sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ejercicio 2015 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros		
	Cuenta de pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos imputados al patrimonio	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	42.569	4.268	46.837
Impuesto sobre Sociedades	6.384	1.395	7.779
Diferencias permanentes de consolidación	3.248	(6.612)	(3.363)
Diferencias permanentes	40.285	-	40.285.
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio de consolidación	(7.806)	-	(7.806)
Con origen en el ejercicio	(41.602)	249	(41.353)
Con origen en ejercicios anteriores	(39.485)	700	(38.785)
Bases imponibles negativas a compensar	-	-	
Base imponible (Resultado fiscal)	3.593	-	(3.593)

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:	Miles de euros
- RENFE-Operadora	4.575
- RENFE VIAJEROS, S.A.	15.769
- RENFE MERCANCÍAS, S.A.	(7.559)
- RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.	(13.501)
- RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.	1.280
- Logística y Transporte Ferroviario, S.A.	1.648
- Logirail, S.A.	959
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	238
- Puerto Seco Ventastur, S.A.	184
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas	3.593
Bases imponibles negativas compensadas	(977)
Base imponible del grupo	2.616
Cuota al 28%	666
Deducciones compensadas	(666)
Base imponible positiva grupo fiscal RENFE	3.171
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(366)
- Entidades dependientes	-
- Cuota líquida (Importe a cobrar)	(366)
Base imponible positiva grupo fiscal PECOVASA	238
Cuota íntegra	66
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidades dependientes (Grupo fiscal PECOVA)	(10)
Cuota líquida (importe a pagar)	56

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ejercicio 2014 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros		
	Cuenta de pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos imputados al patrimonio	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(206.732)	2.025	(204.707)
Impuesto sobre Sociedades	(344)	213	(131)
Diferencias permanentes de consolidación	(906)	(3.881)	(4.787)
Diferencias permanentes	(21.377)	-	(21.377)
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio	174.749	873	175.622
Con origen en ejercicios anteriores	(17.477)	770	(16.707)
Bases imponibles negativas a compensar	-	-	-
Base imponible (Resultado fiscal)	(72.087)	-	(72.087)

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:	Miles de euros
- RENFE-Operadora	2.310
- RENFE VIAJEROS, S.A.	(48.869)
- RENFE MERCANCÍAS, S.A.	(45.808)
- RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.	17.384
- RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.	2.241
- Logística y Transporte Ferroviario, S.A.	(158)
- Logirail, S.A.	594
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	592
- Puerto Seco Ventastur, S.A.	(373)
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas	(72.087)
Bases imponibles negativas compensadas	-
Base imponible del grupo	(72.087)
Base imponible negativa grupo fiscal RENFE	(72.087)
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(641)
- Entidades dependientes	(1)
- Cuota líquida (Importe a cobrar)	(642)
Base imponible positiva grupo fiscal PECOVASA	219
Cuota íntegra	66
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidades dependientes (Grupo fiscal PECOVA)	(13)
Cuota líquida (importe a pagar)	53

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El Grupo en 2015 ha soportado retenciones y efectuado ingresos a cuenta por importe de 366 miles de euros, frente a 655 miles de euros en el ejercicio 2014, que representa el impuesto corriente a recuperar de la Hacienda Pública.

Los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2015 por importe de 23.445 miles de euros corresponden a la activación de créditos fiscales por importe de 16.817 miles de euros, así como 6.628 miles de euros (6.108 miles de euros a 31 de diciembre de 2014) corresponden al efecto impositivo de los ajustes por cambio de valor de los derivados de cobertura.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2015 por importe de 36.115 miles de euros (10.742 miles de euros a 31 de diciembre de 2014) corresponden al efecto impositivo de las subvenciones de capital imputadas al patrimonio neto, y de los ajustes por cambio de valor de los derivados de cobertura y diferencias de conversión.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2015 por importe de 40.285 miles de euros incluyen como ajustes más significativos 42.330 miles de euros del ajuste positivo del gasto contable fiscalmente deducible regularizado contra Reservas derivado del cambio de criterio en la contabilización de las Grades Reparaciones y 4.252 miles de euros de ajuste positivo del gasto de amortización, regularizado contra Reservas, de los activos procedentes de la segregación de RENFE Operadora en cuya valoración se incorporó, como mayor valor, las cuotas de IVA soportado no deducible del ejercicio 2005 objeto de devolución en el ejercicio y 3.100 miles de euros de ajuste negativo por el registro contra Reservas por un defecto de amortizaciones de determinado material rodante.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2014 por importe de 21.377 miles de euros incluyen, un ajuste negativo por importe de 27.902 miles de euros derivado del registro contra reservas del ajuste por el beneficio razonable por prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público de Cataluña (véase nota 2.c), así como un ajuste positivo por importe de 6.124 miles de euros derivados del registro contra reservas del ajuste por ingresos procedentes de trabajos en curso, el resto son fundamentalmente, gastos por multas, sanciones y recargos no deducibles.

Dentro de las diferencias temporarias del ejercicio 2015 se incluye un ajuste negativo por importe de 15.612 miles de euros (ajuste positivo de 82.763 miles de euros en 2014) correspondiente a la reversión de forma lineal durante un plazo de 10 años del gasto por amortizaciones son deducible como consecuencia de la limitación de la deducibilidad de la deducibilidad del 70% del gasto por amortización de los ejercicios 2013 y 2014 introducido por la Ley 16/2012, para consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica.

El Real Decreto 12/2012 de 30 de marzo, introdujo varias modificaciones relativas al impuesto sobre sociedades, de aplicación a partir del ejercicio 2012. Entre ellas se incluía la limitación de la deducibilidad de gastos financieros, no siendo deducibles los gastos financieros netos que excedieran del 30% del beneficio operativo del ejercicio, estableciéndose un límite mínimo de 1 millón de euros. La Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades mantiene dicha regulación, estableciendo que los gastos financieros netos no deducidos podrán deducirse en los periodos impositivos sucesivos, eliminándose la limitación existente de 18 años. En el ejercicio 2015 no aplica limitación en la deducibilidad de gastos financieros netos. En el ejercicio 2014 el grupo fiscal soportó un ajuste positivo por importe de 70.896 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ejercicio 2012 la Entidad no pudo deducir gastos financieros netos por importe de 11.419 miles de euros, practicando en su declaración del impuesto sobre sociedades el correspondiente ajuste fiscal positivo.

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2015, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE-Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	LTF	Logirail	Puerto Seco Ventastur (1)	TOTAL
1997	7	4.357	629	444	-	-	-	6.161
1998	2.639	53.765	5.186	4.336	-	-	-	65.926
1999	4.181	84.326	8.041	6.772	-	-	-	103.320
2000	2.725	54.961	5.241	4.414	-	-	-	67.341
2001	1.113	23.342	2.323	1.904	-	-	-	28.682
2002	64	1.857	237	168	91	-	-	2.476
2003	113	3.261	417	294	358	-	120	4.563
2004	101	2.928	374	264	231	-	229	4.127
2005	156	54.726	69.970	44.633	316	-	195	169.996
2006	-	48.256	67.838	47.351	376	-	206	164.027
2007	153	134.925	52.568	58.833	88	-	293	246.860
2008	4.259	108.863	51.777	66.809	296	-	-	232.004
2009	1.358	36.220	39.062	23.310	560	-	-	100.510
2010	1.256	16.059	22.355	20.495	259	-	-	60.424
2011	1.327	41.067	116.777	76.335	454	291	-	236.262
2012	1.677	48.466	63.865	19.329	556	-	-	133.893
2013	-	63.931	65.435	-	-	-	-	129.366
2014	-	37.204	34.564	-	-	-	-	71.768
2015(*)	1.666	-	2.361	4.218				8.245
TOTAL	22.795	818.514	609.020	379.909	3.585	291	1.043	1.835.157

(*) Estimada. Base imponible generada en régimen individual. La base imponible negativa consolidada del Grupo fiscal RENFE asciende a 72.087 miles de euros.

(1) Antes de la entrada en consolidación fiscal con Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2014, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE-Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	LTF	Logirail	Puerto Seco Ventastur (1)	TOTAL
1997	170	4.918	629	444	-	-	-	6.161
1998	2.639	53.765	5.186	4.336	-	-	-	65.926
1999	4.181	84.326	8.041	6.772	-	-	-	103.320
2000	2.725	54.961	5.241	4.414	-	-	-	67.423
2001	1.113	23.342	2.323	1.904	-	-	-	28.682
2002	64	1.857	237	168	150	-	-	2.476
2003	113	3.261	417	294	358	-	304	4.747
2004	101	2.928	374	264	231	-	229	4.127
2005	156	54.726	69.970	44.633	316	-	195	169.996
2006	-	48.256	67.838	47.351	376	-	206	164.027
2007	153	134.925	52.568	58.833	88	-	293	246.860
2008	4.259	108.863	51.777	66.809	296	-	-	232.004
2009	1.358	36.220	39.062	23.310	560	-	-	100.510
2010	1.256	16.059	22.355	20.495	259	-	-	60.424
2011	1.327	41.067	107.488	76.335	454	301	-	226.972
2012	1.677	48.466	73.154	19.329	556	-	-	143.240
2013	-	68.091	69.692	-	-	-	-	137.940
2014(*)	-	48.869	45.808	-	-	-	-	94.677
TOTAL	21.292	834.900	622.160	375.691	3.644	301	1.227	1.859.215

(*) Estimada. Base imponible generada en régimen individual. La base imponible negativa consolidada del Grupo fiscal RENFE asciende a 129.513 miles de euros.

(1) Antes de la entrada en consolidación fiscal con Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.

De acuerdo con el apartado 13 de la Orden Ministerial FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, el crédito fiscal generado por las bases imponibles negativas surgidas en la liquidación del impuesto sobre sociedades de RENFE y el crédito fiscal correspondiente a las deducciones pendientes de aplicación por dicha entidad hasta el ejercicio 2004, se distribuyen entre Adif y RENFE-Operadora a partes iguales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

De acuerdo con esta distribución, las bases imponibles negativas asignadas a RENFE-Operadora pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2012 y sus correspondientes plazos máximos de compensación son los siguientes:

	Miles de euros	
	Pendientes	
Ejercicio de origen	2012	Plazo máximo para compensar
Ejercicio 1998	63.663	2016
Ejercicio 1999	103.340	2017
Ejercicio 2000	67.838	2018
Ejercicio 2001	27.796	2019

Según dispone el artículo 9 del Real Decreto-ley 9/2011(BOE de 20 de agosto de 2011), con efectos para los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2012, las bases imponibles negativas podrán ser compensadas con rentas positivas de los 18 ejercicios inmediatos siguientes. También de conformidad con la normativa vigente, las deducciones fiscales de un ejercicio pueden aplicarse en los siete ejercicios siguientes a aquel en que se generaron.

Siguiendo un criterio de prudencia, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura compensación de las pérdidas fiscales generadas, debido a que no se esperan beneficios fiscales en un futuro próximo. Por idéntica razón, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura aplicación de las deducciones generadas.

Las deducciones por doble imposición de dividendos y plusvalías de fuente interna pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2015, así como sus correspondientes plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	TOTAL	Plazo máximo para aplicar
2008	921	319	108	-	1.444	2015
2009	863	898	34	281	2.225	2016
2010	629	149	159	735	1.792	2017
2011	565	59	16	914	1.664	2018
2012	394	11	170	1.054	1.745	2019
2013	-	-	148	1.122	1.345	2020
2014 (*)	127		122	1.834	2.231	2021
TOTAL	3.499	1.436	757	5.940	11.632	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Las deducciones por doble imposición de dividendos y plusvalías de fuente interna pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2014, así como sus correspondientes plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	TOTAL	Plazo máximo para aplicar
2007	736	377	387	-	1.500	2014
2008	987	341	116	-	1.444	2015
2009	924	963	37	301	2.225	2016
2010	674	160	170	788	1.792	2017
2011	605	63	17	979	1.664	2018
2012	422	12	182	1.129	1.745	2019
2013	-	-	142	1.203	1.345	2020
2014 (*)	136		130	1.965	2.231	2021
TOTAL	4.484	1.916	1.181	6.365	13.946	

De acuerdo con el apartado 13 de la Orden Ministerial FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, el crédito fiscal generado por las bases imponibles negativas surgidas en la liquidación del impuesto sobre sociedades de RENFE y el crédito fiscal correspondiente a las deducciones pendientes de aplicación por dicha entidad hasta el ejercicio 2004, se distribuyen entre Adif y RENFE-Operadora a partes iguales.

Los importes de las deducciones pendientes han sido ajustados al tipo impositivo del 28%, aplicable en el ejercicio 2015.

El 28 de noviembre de 2014 se publicó en el BOE la nueva Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades aplicable para los periodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2015. El cambio más relevante de este impuesto es la reducción del tipo general, el cual pasa del 30% al 28% para periodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2015 y al 25% para periodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2016, así como la eliminación del plazo máximo de compensación de las bases imponibles negativas.

(b) Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

La Entidad, desde el 1 de enero de 2015, tributa en el Impuesto sobre el Valor Añadido bajo el régimen especial del grupo de entidades, en su modalidad simplificada, regulado en los artículos 163.quinquies y siguientes de la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La Entidad es sociedad dominante del grupo IVA en el que se integran como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

De conformidad con dicho régimen, las entidades que lo apliquen deberán cumplir sus obligaciones fiscales en este impuesto, excepción hecha del pago de la deuda tributaria o de la solicitud de compensación o devolución resultante. La Entidad, como sociedad dominante del grupo, ostenta la representación del mismo ante la Administración tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, está obligada a presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

autoliquidaciones individuales de las entidades que forman parte del mismo, procediendo asimismo al ingreso de la deuda tributaria resultante o a la solicitud de compensación o devolución que proceda.

Por otra parte, en el ejercicio 2015 se ha dictado por la Administración tributaria acuerdo de ejecución de resolución económico-administrativa de la reclamación formulada por la Entidad mediante la que solicitaba la rectificación de la autoliquidación del IVA de diciembre de 2005 al objeto de obtener el reconocimiento del derecho a la devolución correspondiente al IVA soportado no deducido en el ejercicio 2005 por aplicación de la regla de prorrata de acuerdo con una regulación declarada contraria al derecho comunitario por sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

Mediante dicho acuerdo de ejecución de la resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central, se ha resuelto dicha la solicitud de rectificación del IVA de 2005 reconociendo el derecho a la devolución a la Entidad de 38.815 miles de euros y el abono de los intereses de demora devengados que ascendieron a 7.917 miles de euros.

Dado que, como consecuencia del proceso de reestructuración de RENFE-Operadora, fueron segregadas las distintas ramas de actividad que dieron lugar a la constitución de las distintas sociedades beneficiarias de dicha segregación, se ha procedido al reparto de las cantidades devueltas por la Administración tributaria en función de los activos segregados afectados.

Como resultado de dicha asignación, el reparto de las cuotas de IVA devueltas así como de los intereses de demora derivados de la misma ha sido el siguiente:

Sociedad	Cuotas de IVA de Bienes de inversión	Cuotas de IVA de operaciones corrientes	Cuotas de IVA devueltas	Intereses de demora
RENFE-Operadora	2.379	2.114	4.493	917
Renfe Viajeros, S.A.	14.851	12.812	27.663	5.642
Renfe Mercancías, S.A.	853	2.964	3.817	778
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.	590	2.252	2.842	580
Total devolución	18.673	20.142	38.815	7.917

Asimismo, dicho Tribunal establece que no puede pronunciarse sobre la rectificación de las autoliquidaciones de los periodos de diciembre de 2006, diciembre de 2007 y diciembre de 2008, en tanto no haya sido resuelta la solicitud de rectificación de la autoliquidación correspondiente al periodo diciembre de 2005, procediendo asimismo que el órgano gestor se pronuncie sobre ellas a la vista del procedimiento de rectificación que debe tramitar correspondiente al período de diciembre de 2005.

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Los ejercicios no prescritos y, por consiguiente, abiertos a inspección a 31 de diciembre de 2015 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2011 y posteriores, sin perjuicio de la interrupción del período de prescripción de ciertas declaraciones de IVA como consecuencia de la presentación de solicitudes de rectificación de autoliquidaciones.

Como consecuencia, entre otras, de posibles diferentes interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como resultado de una inspección. En todo caso, la Dirección de la Entidad considera que dichos pasivos, caso de producirse, no serían de importe relevante y no afectarían significativamente a las cuentas anuales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

24. Importe neto de la cifra de negocios

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2015 y 2014, es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Ingresos de viajeros		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	1.294.332	1.231.149
	1.294.332	1.231.149
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	233.452	231.387
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	182.376	185.956
Resto de Cercanías y Media Distancia	295.336	292.183
	711.164	709.526
	2.005.496	1.940.675
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	253.526	278.975
Ingresos por alquiler de material ferroviario	18.319	3.880
Total importe neto de la cifra de negocios	2.277.341	2.223.530

25. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2015 y 2014, es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Subvenciones de explotación	634.999	620.508
Convenios con Adif	26.269	19.386
Ingresos accesorios	134.273	77.132
	795.541	717.026

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2015	2014
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	230.066	192.017
Obligaciones de servicio público de Cercanías	199.592	248.141
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	65.853	62.696
	495.511	502.854
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la AGE	(2.022)	(5.461)
Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalidad de Cataluña		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	17.828	15.685
Obligaciones de servicio público de Cercanías	97.596	90.989
	115.424	106.674
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la Generalidad de Cataluña	(1.716)	577
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público	607.197	604.644
Otras subvenciones de explotación	27.802	15.864
	634.999	620.508

El detalle de "otras subvenciones de explotación" a 31 de diciembre es:

	Miles de euros	
	2015	2014
Subvenciones de Comunidades Autónomas	28.083	15.609
Otras subvenciones oficiales	(281)	255
	27.802	15.864

Los ingresos por compensación de obligaciones de servicio público registrados en 2015 y 2014 por la Sociedad, se corresponden con el siguiente detalle:

- Competencia de la AGE: Por los servicios prestados de acuerdo con el contrato entre la AGE y RENFE-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media distancia" y "Ancho métrico" para el periodo 2013-2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).
- Competencia de la Generalidad de Cataluña: Por los servicios prestados de acuerdo con el borrador de contrato entre la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías" y "Media distancia" para el periodo 2011-2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- El detalle de las obligaciones de servicio público de ejercicios anteriores responde a los ajustes propuestos por la IGAE en sendos informes de auditoría de verificación de las propuestas de liquidación de los contratos de la AGE y con la Generalidad de Cataluña con RENFE-Operadora por las obligaciones de servicio público de Media distancia, Avant y Cercanías, emitidos con fecha 18 de diciembre de 2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).

El detalle de los ingresos por Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	2.916	2.689
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	14.804	9.154
Otros servicios prestados a Adif	1.104	235
Ingresos convenio Mercancías - Circulación	1.244	644
Ingresos convenio Mercancías - Terminales	-	-
Ingresos convenio Utilización Servicios Información	-	355
Ingresos convenio Títulos de Transporte	106	185
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	4.756	4.672
Ingresos convenio Multioperador	1.339	1.452
	26.269	19.386

(*) MIT es la actual A.N. de Fabricación y Mantenimiento

El detalle de Ingresos accesorios excluidos los Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones	18.241	21.872
Servicios a terceros	69.788	23.311
Indemnizaciones y similares	15.374	12.247
Comisiones	5.589	6.323
Otros	25.101	13.380
	134.273	77.132

Dentro del epígrafe servicios a terceros se incluyen los ingresos relativos al proyecto para la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí en el que participa la Entidad (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2015 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 69.283 miles de euros (24.084 miles de euros en 2014), que han sido obtenidos aplicando el método del grado de avance, independientemente de la facturación certificada y los anticipos recibidos (véanse notas 11 a) y 20).

El proyecto se encuentra dividido en dos fases: una primera denominada CAPEX, en la que RENFE-Operadora participa fundamentalmente con la construcción de los talleres de mantenimiento, así como la selección y formación del personal necesario para el desarrollo de la siguiente fase; y una segunda denominada OPEX, en la que se lleva a cabo la operación de los trenes y explotación comercial de los servicios de viajeros de la citada línea.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Según el contrato principal, la duración base del contrato en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros. Adicionalmente a lo anterior se establece un periodo reducido por el que el gobierno saudí tiene el derecho de terminar el contrato al final del séptimo año, siempre que notifique esta intención antes del final del sexto año, y un periodo extendido por el que las partes tienen derecho a negociar una extensión adicional de 5 años, para la cual el Consorcio debe presentar sus condiciones económicas entre 18 meses y 12 meses anteriores a la terminación del plazo inicial de 12 años. La Entidad, entre los plazos mencionados del proyecto, a efectos de la contabilización de los ingresos ha optado por el plazo más prudente.

Los ingresos del proyecto se han estimado en función del grado de avance, considerando ambas fases del proyecto de forma conjunta, incluyendo únicamente los siete primeros años de operación, de acuerdo con un criterio conservador (véase nota 4(l).

26. Gastos de personal

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	678.016	697.358
Seguridad Social y fondos de colaboración	190.836	189.512
Otros gastos sociales	2.687	2.423
Provisiones	(1)	-
Total de sueldos, salarios y asimilados	871.538	889.293
Dotación Plan Jubilación ERE 2005/2009	31.213	-
Exceso de Provisiones (nota 17)	(3.091)	(3.882)
Gastos de personal	899.660	885.411

Con fecha 3 de diciembre 2015 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas autorizó para el Grupo RENFE, con informe favorable, un Plan de Desvinculaciones para 2016.

Las condiciones aprobadas para el mismo, estiman inicialmente, un número de 775 adhesiones para todo el Grupo, sin que ningún colectivo pueda sobrepasar el 60% del total de adhesiones citado anteriormente.

El periodo de validez establecido para la baja en la empresa de los trabajadores finalizará el 31 de diciembre de 2016, salvo que la Comisión de Seguimiento amplíe dicho plazo de efectividad.

Para los trabajadores que cumplan en el momento de la adhesión las condiciones de acceso a la jubilación, alcancen o no el 100% de su base reguladora, se establece un complemento cuya cuantía vendrá determinada en función del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) y la edad de cada trabajador en el momento de la baja.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Para aquellos trabajadores adheridos sin condiciones de acceso a la jubilación, se establece un complemento del 60% del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras), más 1.000 euros por cada mes que le falte al trabajador hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, con un máximo de 24 mensualidades.

Adicionalmente, se fija una cuantía de 1.000 euros mensuales por cada mes que le falte hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial que tenga que establecer con la Seguridad Social, con un máximo de 24 mensualidades.

Asimismo, se estable como garantía, la percepción de un complemento equivalente al número de mensualidades del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) que tenga fijado el trabajador en función de su edad, siempre que el sumatorio de los complementos indicados en los párrafos anteriores sea menor a este.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales se ha registrado una provisión por este concepto por los empleados de la Sociedad que se han adherido al Plan de desvinculaciones por importe de 31.213 miles de euros.

Con fecha 6 de febrero de 2014, la Dirección del Grupo y la mayoría del Comité General de Empresa, conformada por las organizaciones sindicales SEMAF, CCOO y UGT, alcanzaron el acuerdo de poner en marcha un procedimiento de Despido Colectivo (ERE), universal y voluntario, en RENFE-Operadora, RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A. y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.

Las condiciones aprobadas para dicho expediente de regulación de empleo establecieron un máximo de 500 adhesiones, para el conjunto de las cuatro entidades anteriormente mencionadas, pudieron acogerse, con carácter voluntario, aquellos trabajadores en activo que tuviesen una antigüedad mínima en el Grupo de dos años y que no tuvieran la relación laboral suspendida.

El periodo de validez establecido para la baja en la empresa de los trabajadores afectados finalizó el 31 de diciembre de 2014.

La indemnización, abonada de una sola vez, ha sido de 20 días de salario por año de trabajo hasta un límite medio de 14 mensualidades y conforme a una escala de edad definida en dicho acuerdo.

En el caso de que los trabajadores tuviesen una edad comprendida entre los 59 y 64 años y con una antigüedad de 18 años o más en el Grupo se les abonó una indemnización adicional.

A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales ya han sido confirmadas la totalidad de las adhesiones aprobadas.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

	2015	2014
Directivos	15	5
Estructura	1.642	1.667
Mandos Intermedios	1.689	1.721
Conducción	4.947	5.020
Comercial	2.698	2.763
Gestión	700	720
Talleres (Operativos)	2.633	2.699
	14.324	14.595

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2015 y 2014, desglosado por categorías, es como sigue:

	2015	2014
Estructura	16	18
Mandos Intermedios	32	35
Conducción	12	129
Comercial	46	43
Gestión	47	45
Talleres	46	42
	199	312

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

	2015		2014	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	5	26	1	4
Estructura	354	1.278	361	1.308
Mandos Intermedios	233	1.483	217	1.473
Conducción	85	4.887	81	4.902
Comercial	385	2.312	383	2.337
Gestión	313	383	316	391
Talleres (Operativos)	127	2.512	128	2.527
	1.502	12.881	1.487	12.942

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

27. Otros gastos de explotación

Su detalle en la cuenta de pérdidas y ganancias al cierre del ejercicio es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones (nota 32)	22.560	23.520
Reparaciones y conservación	443.926	380.496
Servicios de profesionales	28.072	26.538
Transportes	4.798	3.510
Primas de seguros	3.406	3.234
Servicios bancarios	7.516	8.114
Publicidad y propaganda	17.677	18.292
Energía eléctrica de tracción	261.145	253.016
Combustible de tracción	30.000	41.841
Energía usos distintos de tracción	19.343	24.947
Otros suministros	7.056	6.662
Cánones Adif	608.732	607.139
Otros servicios	378.597	333.712
Total Servicios exteriores	1.832.828	1.731.021
Variación de provisiones por operaciones comerciales	(14.437)	1.768
Tributos	2.079	3.185
Total Otros gastos de explotación	1.820.470	1.735.974

Para los capítulos de "Energía eléctrica de tracción", "Combustible de tracción" y "Energía usos distintos de tracción", existen acuerdos de gestión de suministro con Adif que se plasman en los correspondientes convenios donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por parte de Adif y las contraprestaciones por parte de las sociedades del Grupo, que para el ejercicio 2015 ascienden en conjunto a 305.595 miles de euros (313.958 miles de euros en el ejercicio 2014).

Para el ejercicio 2015, en el capítulo de "Otros servicios", se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 135.028 miles de euros, principalmente por servicios a bordo que se prestan en los tráficos de viajeros y gastos de manipulación, acarreos y removidos asociados al tráfico de mercancías y que para el ejercicio 2014 ascendían a 132.969 miles de euros.

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 88.401 miles de euros en el ejercicio 2015 y a 97.638 miles de euros en el ejercicio 2014, y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones	4.470	6.094
Reparaciones y conservación	452	1.019
Prestación de servicios informáticos	7.520	-
Transportes	789	786
Suministros	4189	2.771
Otros Servicios	70.981	86.968
	88.401	97.638

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Dentro de Otros Servicios incluidos en convenios con Adif, los capítulos más significativos son servicios relacionados con el tráfico de mercancías por importe de 22.347 miles de euros (28.416 miles de euros en 2014), venta de billetes por Adif por importe de 38.737 miles de euros (40.391 miles de euros en 2014), y servicios de atención al cliente por 7.472 miles de euros (7.851 miles de euros en el ejercicio 2.014).

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2015 y 2014 de la Entidad es realizada por la IGAE, RENFE-Operadora no presenta gasto alguno por este concepto. El resto de sociedades del grupo por integración global presentan un gasto por este concepto por importe de 142 miles de euros para el ejercicio 2015 (142 miles de euros en el ejercicio 2014).

28. Resultado financiero

El detalle de los epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias que conforman el resultado financiero es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2015	2014
a) *Ingresos financieros:*		
Rendimientos de inversiones financieras temporales	1.700	2.513
Ingresos por bonificaciones en el tipo (nota 18)	1.443	1.722
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	598	382
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	323	576
Dividendos otras empresas	558	454
Otros ingresos financieros	7.780	(159)
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 6)	-	-
Actualizaciones de valor	581	382
Total ingresos financieros	12.983	5.870
b) *Gastos financieros:*		
Financiación recibida	(107.188)	(137.151)
Financiación a corto plazo	(79)	(44)
Otros gastos financieros	(1.125)	(1.456)
Actualizaciones de valor	(125)	(343)
Total gastos financieros:	(108.517)	(138.994)
c) *Variación de valor razonable en instrumentos financieros:*	-	-
d) *Diferencias de cambio*:		
Negativas	(2.505)	(527)
Positivas	5.005	1242
Total diferencias de cambio	2.500	715
e) *Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros*:		
Deterioro y pérdidas	(8.607)	(747)
Por enajenaciones	-	-
Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos financieros	(8.607)	(747)
Resultado financiero	(101.641)	(133.156)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

29. Saldos y transacciones con sociedades puestas en equivalencia

Saldos con empresas puestas en equivalencia

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia				
- Créditos concedidos	2.064	2.777	527	53
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
- Sociedades puestas en equivalencia	-	-	24.222	26.891
c) Deudas con entidades de crédito				
- Préstamos recibidos	1.739.780	1.964.485	234.018	183.283
d) Deudas sociedades puestas en equivalencia				
- Proveedores de Inmovilizado	-	-	4.933	300
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
- Proveedores empresas asociadas a C/P	-	-	62.820	11.598

a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los créditos concedidos es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Empresas Asociadas				
SEMAT	2.064	2.064	-	-
Fundación de los FF.CC.	-	-	-	-
Consorcio Español AV Meca-Medina, S.A.	-	713	-	53
Albitren, Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	527	-
	2.064	2.777	527	53

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

b) Deudas comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, sociedades puestas en equivalencia es el siguiente (véase nota 12):

	Miles de euros	
	2015	2014
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	3.529	4.334
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	3.591	1.677
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	45
Construrail, S.A.	1.764	3.817
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2	2.535
Alfil Logistic S.A.	577	927
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	4.067	2.392
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	923	782
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	1.640	788
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	378	631
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT)	1.376	2.983
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	292	233
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.	253	275
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	7
Elipsos Internacional	15	540
Conte Rail, S.A.	62	1
Rail Sagunto, S.A.	-	410
Rail Mediterrano SA	1.417	-
Algetren Logistica, S.A.	-	651
Algeposa Intermodal, S.A.	-	3.025
Cadefer, S.A.	-	836
Algeposa Ferrocarril S.L.	-	2
Total saldos deudores con partes vinculadas	24.222	26.891

c) Deudas con entidades de crédito

En este apartado se recogen la cifra de la deuda así como la de los gastos de formalización y los intereses devengados pendientes de pago con Eurofima (véase nota 20).

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Préstamos recibidos de Eurofima	1.740.100	1.964.850	224.750	170.452
Gastos de formalización	(320)	(365)	-	-
Intereses a pagar	-	-	9.268	12.831
Total	1.739.780	1.964.485	234.018	183.283

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

d) Deudas sociedades puestas en equivalencia

	Miles de euros	
	2015	2014
Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas		
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.933	300
	4.933	300

El desglose de los saldos acreedores (ver nota 21) es el siguiente:

e) Acreedores comerciales, empresas multigrupo y asociadas

	Miles de euros	
	2015	2014
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	11.662	(484)
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	32.227	(690)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	5.492	1.453
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	1.581
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	3.674	3.676
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.149	1.508
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.053	1.114
Conte Rail, S.A.	217	145
Elipsos Internacional	180	-
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	73	460
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	11	6
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT)	40	5
Construrail, S.A.	10	13
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	4.504	2.431
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.	1	-
Alfil Logistics, S.A.	367	329
Algeposa Intermodal S.A.	-	51
Algetren Logística S.A.	-	-
	62.820	11.598

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas

Los importes de las transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas son los siguientes:

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	Otras partes vinculadas	Total	Otras partes vinculadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	51.831	51.831	57.431	57.431
Dividendos	558	558	-	-
Intereses de Créditos	1.655	1.655	65	65
Total ingresos	54.044	54.044	57.496	57.496
Gastos				
Otros servicios recibidos	165.750	165.750	168.573	168.113
Gastos financieros	41.972	41.972	59.513	59.513
Total Gastos	207.722	207.722	228.086	228.086
Inversiones				
Adquisiciones Inmovilizado	4.277	4.277	2.366	2.366
Inversiones empresas asociadas	-	-	-	-
Total Inversiones	4.277	4.277	2.366	2.366
Otros				
Garantías recibidas	10.164		1.759	1.759
Garantías prestadas	(13.319)		(192)	(192)

30. Información relativa a Administradores y personal de Alta Dirección de la Entidad Dominante.

Las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración, en concepto de dietas, ascienden a 141 miles de euros en el ejercicio 2015 (150 miles de euros en el ejercicio 2014), de los cuales 49 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (80 miles de euros en 2014). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 309 miles de euros en el ejercicio 2015 (307 miles de euros en el ejercicio 2014).

Al 31 de diciembre de 2015 existen saldos acreedores por importe de 6 miles de euros con miembros del Consejo de Administración (4 miles de euros en el ejercicio 2014). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidente, ascienden a 287 euros en el ejercicio 2015 (243 euros en el ejercicio 2014).

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2015 por importe de 520 miles de euros (517 miles de euros en el ejercicio 2014). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 242 euros en el ejercicio 2015 (262 euros en el ejercicio 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

No existen ni al 31 de diciembre de 2015 ni al 31 de diciembre de 2014 anticipos ni créditos, ni avales concedidos a los miembros del Órgano de Administración y la Alta Dirección de la Entidad, ni obligaciones en materia de pensiones contraídas con los mismos o con anteriores administradores o directivos.
El Consejo de Administración de la Entidad a la fecha de formulación de estas cuentas anuales está formado por 14 hombres y 4 mujeres en el ejercicio 2015 frente a 14 hombres y 4 mujeres en el ejercicio 2014.

31. Información medioambiental

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

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

Durante el ejercicio 2015 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 2.837 miles de euros, incluyendo la dotación a la provisión para riesgos y gastos de 2.398 miles de euros (véase nota 14) frente a 596 miles de euros durante el ejercicio 2014, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2015	2014
Gestión y tratamiento de aguas residuales	28	35
Gestión y tratamiento de suelos	2.440	130
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	191	274
Gestión y tratamiento de residuos varios	173	134
Otros	5	23
TOTAL	2.837	596

Durante 2015 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 448 miles de euros (492 miles de euros en 2014), manteniéndose 1.533 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2016 (1.157 miles de euros en 2014 para actuaciones a realizar en 2015), según el Plan de Actuación (2008-2013) aprobado en el Comité de Dirección de 29 de enero de 2008 (véase nota 14) que ha sido complementado con estudios propios para ampliar hasta 2019 este tipo de actuaciones, habiendo dotado para tal fin en el ejercicio 2.398 miles de euros.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2015 no existen activos de importancia dedicados a la protección y la mejora del medioambiente ni han sido recibidas subvenciones de naturaleza medioambiental.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

32. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar.

(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos

Los grupos más significativos por este concepto, han sido:

	Miles de euros	
	2015	2014
- Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	13.331	15.198
- Alquileres de material rodante y otra maquinaria	2.989	4.524
- Alquileres de campas	1.899	1.944
- Alquileres de aparcamientos	202	206
	18.421	21.872

(b) Gastos por Arrendamientos Operativos

Los gastos registrados por este concepto, se desglosan dentro de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
- Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	4.502	6.094
- Alquileres Software Informáticos (IBM)	7.891	7.699
- Alquileres Líneas Telefónicas	490	450
- Cánones por Derecho de Circulación	5.122	5.012
- Alquileres de edificios y locales	2.348	1.126
- Otros	2.207	3.139
	22.560	23.520

33. Negocios conjuntos

Atendiendo a la forma que adopta el negocio conjunto, al cierre de ejercicio, la participación que el Grupo mantenía en este tipo de inversiones es la siguiente:

	% participación	
	2015	2014
UTE SILO	50%	50%
UTE SERVICIOS FERROPORTUARIOS DEL MUSEL	50%	50%
UTE PUERTO DE GIJON RAIL	Disuelta	50%
UTE APG RAIL	50%	50%
UTE ECO CARGO (desde 01-12-2015)	10%	-

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Se procede a la disolución y liquidación de la UTE Puerto de Gijón el 15 de septiembre de 2015 por haber finalizado el objeto de la misma, revirtiendo a las empresas miembro el resultado de dicho proceso.

La Unión Temporal de Empresas "SILO UTE" se constituyó 14 de enero de 2011. Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente la prestación de servicios de gestión ferroviarios y logísticos para ArcelorMittal que mediante los oportunos contratos esta le encomiende, respecto a:

- La gestión de las infraestructuras ferroviarias de su propiedad.
- Los tráficos que se efectúen a través de su red privada.
- El transporte terrestre de mercancías, bien sean para el aprovisionamiento de materias primas para abastecer sus factorías, o como transporte de productos acabados para entrega de los mismos a sus clientes, ya sean estos transportes efectuados por medios ferroviarios o de carretera.

Para ello, sus principales funciones consisten en aglutinar todas las actividades relacionadas con:

- Gestión ferroviaria parcial o completa de las terminales propiedad de ArcelorMittal, además de la ejecución de las operaciones complementarias y auxiliares necesarias para la realización del transporte en el resto de terminales de la Red de Interés General Ferroviaria, ya sea, mediante la fórmula de "autoprestación" por medios propios o subcontratados, o a través de contratarlos al ADIF o Autoridades Portuarias.
- Prestación de servicios logísticos intermodales necesarios para facilitar el encaminamiento del trasporte de mercancías por ferrocarril desde o hacia las factorías de ArcelorMittal, indistintamente al operador Renfe Mercancías o al operador Siderail.
- Subcontratación de terceros para la provisión de: servicios logísticos; alquileres; mantenimiento; etc, que demande la actividad requerida por ArcelorMittal o Renfe Mercancías.
- Contratación de los servicios ferroviarios de tracción requeridos para efectuar los transportes demandados por las factorías de ArcelorMittal, a los operadores ferroviarios de las empresas matrices de la UTE.
- Inversiones necesarias para la correcta provisión de servicios logísticos: en terminales; almacenes; medios, etc.

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	50%
Siderail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas "SERVICIOS FERROPORTUARIOS DEL MUSEL" se constituyó el 6 de agosto de 2010 y comenzó su actividad en enero de 2011. Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente la prestación de servicios ferroviarios en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a los Puertos de Asturias y en las derivaciones conectadas a las mismas. Para ello sus funciones consisten en aglutinar alguna o todas las actividades relacionadas con:

- Actualmente sólo tiene por objeto realizar las actividades previstas en la Autorización adjudicada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Gijón el 13 de diciembre de 2010 para prestar servicios complementarios y auxiliares en la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria de Gijón y acometer la prestación de aquellos servicios logísticos que se demanden y sean necesarios para facilitar el encaminamiento del transporte de mercancías por ferrocarril desde o hacia los Puertos de Asturias.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	50%
Continental Rail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas "APG RAIL" se constituyó el 11 de junio de 2013.

Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente a los efectos de la ejecución de la adjudicación efectuada por la Autoridad Portuaria de Gijón el 29 de mayo de 2013 a la UTE LOGIRAIL-CONTINENTAL RAIL referente a la contratación de "servicio de Gestión Integral de los servicios ferroviarios en el Puerto de Gijón" que constan en el expediente de contratación pública nº C-3/2013.

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	50%
Continental Rail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temproal de Empresas "ECO CARGO" se constituyó el 30 de julio de 2015.

Con el objeto de obtener la adjudicación del contrato para la prestación del "Servicio integral de transporte combinado de residuos urbanos (RU) desde las plantas de transferencia (PT) hasta el complejo medioambiental de Cerceda (C.M.C) y al vertedero" que consta en el expediente de contratación pública NC0002/2014 de la Sociedade Galega de Medioambiente, S.A. (SOGAMA).

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	10%
Renfe Mercancías SA	40%
COPASA	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA), en adelante TMA se constituyó 8 de octubre de 2014, con domicilio social en calle Mendez Álvaro nº 84, 28053, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión de servicios y comercialización en el centro logístico ferroviario de Madrid Abroñigal".

Más concretamente la realización de los servicios de manipulación de Unidades de Transporte Intermodal a riesgo y ventura.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías, S.A. Transervi, S.A.U	50% 50%
TOTAL	100%

La aportación de las Uniones Temporales de Empresas a los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2015 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
Balance	2015	2014
Inmovilizado material	137	111
Cuentas a cobrar	64	702
Periodificaciones	226	237
Tesorería	689	828
Reservas y resultados	(886)	(190)
Proveedores	(803)	(911)

	Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	2015	2014
Ventas	2.095	1.770
Aprovisionamientos	(1.708)	(1.426)
Gastos de personal	(352)	(94)
Servicios exteriores	(692)	(241)
Amortizaciones	(19)	(16)
Gastos financieros	-	(1)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

34. Información segmentada

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2015:

	Miles de euros				
	Segmentos				TOTAL
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	ALQUILER MATERIAL FERROVIARIO	
Importe neto de la cifra de negocios	2.005.496	259.253	653.119	17.437	2.935.305
- Clientes externos	2.004.381	259.253	138.030	7.399	2.409.063
- Intersegmentos	1.115	-	515.089	10.038	526.242
Aprovisionamientos	(3.232)	(19.649)	(64.323)	-	(87.204)
Gastos de personal	(571.020)	(101.838)	(179.805)	(436)	(853.099)
Amortización del inmovilizado	(288.469)	(26.370)	(22.584)	(8.807)	(346.230)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	1.394	(457)	(34)	-	903
- Corrientes	14.127	(322)	(34)	-	13.771
- No corrientes	(12.733)	(135)	-	-	(12.868)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	92.028	(32.146)	(13.569)	3.535	49.848
Ingresos financieros	8.943	2.300	9.581	102	20.926
Gastos financieros	(90.901)	(7.337)	(6.208)	(2.367)	(106.813)
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	8.431	(37.125)	(10.390)	1.270	(36.166)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	8.431	(35.477)	(10.390)	1.270	(36.166)
Activos del segmento	31	23.559	21	1	23.612
Pasivos del segmento	31	33.744	21	1	33.797
Flujos netos de efectivo de las actividades de					
- Operación	148.526	6.779	15.465	(9.832)	160.938
- Inversión	(91.738)	(2.012)	(11.595)	-	(105.345)
- Financiación	(56.789)	(4.251)	(3.870)	(1.001)	(65.911)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	(1)	516	-	(10.833)	(21.151)

Los segmentos desglosados coinciden con las cuentas anuales de RENFE VIAJEROS, S.A., Renfe Mercancías, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A. a 31 de diciembre de 2015.

Los datos del segmento Mercancías incluye además de las cifras de Renfe Mercancías, S.A. y las correspondientes a las participadas Pecovasa, LTF y Logirail.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2014:

	Miles de euros				
	Segmentos				TOTAL
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	ALQUILER MATERIAL FERROVIARIO	
Importe neto de la cifra de negocios	1.940.675	272.162	317.320	11.905	2.542.725
- Clientes externos	1.939.698	272.162	30.751	3.880	2.246.491
- Intersegmentos	977	-	287.232	8.025	296.234
Aprovisionamientos	(4.148)	(18.430)	(56.748)	-	(79.326)
Gastos de personal	(559.716)	(104.644)	(175.639)	(268)	(840.267)
Amortización del inmovilizado	(219.064)	(17.439)	(23.393)	(5.020)	(264.916)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(11.871)	(636)	(318)	-	(12.825)
- Corrientes	(1.155)	(404)	(296)	-	(1.855)
- No corrientes	(10.716)	(232)	(22)	-	(10.970)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(35.575)	(49.682)	3.849	2.460	(78.943)
Ingresos financieros	4.359	1.652	6.741	101	12.853
Gastos financieros	(116.518)	(9.067)	(8.032)	(1.960)	(135.577)
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	(151.087)	(57.750)	280	601	(207.956)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(151.087)	(57.764)	(82)	601	(207.970)
Activos del segmento	7.020.845	641.323	570.389	192.030	8.424.587
Pasivos del segmento	4.754.185	408.879	377.957	111.674	5.652.695
Flujos netos de efectivo de las actividades de					
- Operación	148.526	6.779	15.465	(9.832)	160.938
- Inversión	(91.738)	(2.012)	(11.595)	-	(105.345)
- Financiación	(56.789)	(4.251)	(3.870)	1.001	(65.911)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	(1)	516	-	(10.833)	(21.151)

Los segmentos desglosados coinciden con las cuentas anuales de RENFE VIAJEROS, S.A., Renfe Mercancías, S.A. y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. a 31 de diciembre de 2014.

Los datos del segmento Mercancías incluye además de las cifras de Renfe Mercancías, S.A. y las correspondientes a las participadas Pecovasa, LTF y Logirail.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

35. Hechos posteriores al cierre

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF y de la otra Renfe Viajeros, S.A. y la Entidad, firmaron el "Acuerdo en relación al convenio entre el Administrador de Infraestructuras y RENFE-Operadora para la prestación de servicios en estaciones multioperador".

El objeto del Acuerdo es establecer las condiciones del traspaso por parte de ADIF a Renfe Viajeros, S.A. de la unidad productiva denominada "Canal de Ventas", que en el proceso de segregación de activos y personal derivado de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, a 1 de enero del año 2005, tanto la plantilla como los medios materiales para la prestación del servicio de comercialización y venta de billetes de forma presencial en las taquillas de las principales estaciones ferroviarias, permanecieron en la Entidad Pública Empresarial ADIF.

El Acuerdo contempla los siguientes aspectos:

- El traspaso de ADIF a Renfe Viajeros, S.A., tanto de los medios materiales, locales y máquinas autoventa, como de la plantilla que en el momento efectivo del traspaso estén realizando funciones propias del canal de venta.
- La novación modificativa y liquidación parcial del convenio para la prestación por parte de ADIF a RENFE-Operadora, de una serie de servicios que configuraban el canal de venta, entre los que se encontraban la información y venta de billetes, el servicio al cliente, la atención telefónica y la función de caja, eliminando del mismo los servicios propios del canal de venta, que serán asumidos por RENFE y liquidando el saldo efectivo a favor de ADIF en ese momento.
- El alquiler por parte de Renfe Viajeros, S.A., de los espacios destinados al canal de venta. Se establecerá un contrato de arrendamiento de espacios con ADIF durante un periodo de 25 años.
- La compensación de ADIF a Renfe Viajeros, S.A: del mayor coste que asumirá la Sociedad como consecuencia del citado traspaso. Esta compensación se valora en 32,6 millones de euros, los cuales se compensarán con la facturación anticipada de la renta de alquiler de 25 años que ADIF realiza a la Sociedad.

No obstante lo anterior, la fecha efectiva de entrada en vigor de este Acuerdo quedará condicionada a lo siguiente:

- Que sea autorizada por una disposición normativa o a que se alcance un acuerdo con las representaciones sindicales de ADIF y de RENFE-Operadora.
- Que se obtengan los informes administrativos preceptivos por parte de los órganos competentes.
- Que se acuerde en los respectivos órganos de administración.

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF Alta Velocidad y ADIF y de la otra la Entidad, firmaron el "Acuerdo Marco RENFE, ADIF Alta Velocidad y ADIF por la sostenibilidad y la eficiencia energética del sistema ferroviario".

El objeto del Acuerdo es mejorar la sostenibilidad y eficiencia energética del sistema ferroviario, en cuyo marco de actuación se fija:

- Gestión del suministro de energía.
- Eficiencia energética en el ámbito de la energía de tracción.
- Avances en modelos de eficiencia y sostenibilidad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Coordinación del sistema de gestión de energía eléctrica para uso distinto de tracción.

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF Alta Velocidad y ADIF y de la otra la Entidad, firmaron el "Convenio para el desarrollo e implantación del sistema para el tratamiento de la energía devuelta por los trenes".

El objeto del Convenio es definir la metodología para llevar a cabo las actuaciones necesarias que permitan aprovechar la energía generada por los trenes y que puede ser devuelta a la red eléctrica obteniendo a cambio la correspondiente compensación.

El Pleno del Ayuntamiento de Madrid, en su sesión del 25 de mayo de 2016 ha aprobado la renuncia a continuar la tramitación del Convenio urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) del APR 08.03 "Prolongación de Castellana" y anunciado su intención de tramitar una modificación puntual del Plan General de Madrid con el objeto de adecuarlo a la nueva propuesta urbanística planteada que implica, entre otras, una nueva delimitación del ámbito para excluir los "suelos ferroviarios" del ámbito de Fuencarral, principalmente los talleres de Renfe.

La tramitación y aprobación del Convenio citado era condición vinculante para la tramitación del Plan Parcial.

El Acuerdo de Bases firmado el 22 de enero de 2015 por ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., y Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A., al que se hace referencia en la nota 6, y por el que las cuatro primeras se obligaban a transmitir la propiedad y entregar a DUCH la totalidad de los suelos y aprovechamientos urbanísticos que resultaran patrimoniales en los ámbitos del APR 08.03 y APE 05.57 a cambio de un determinado canon monetario y en especie, prevé que si la aprobación definitiva de la revisión del PPRI y la ratificación y firma del Convenio Urbanístico no llegara a producirse antes del 31 de diciembre de 2016, las Partes en un plazo de dos meses podrán negociar un nuevo acuerdo.

Para poder negociar un nuevo acuerdo, denegada la aprobación del PPRI del APR 08.03 "Prolongación de Castellana" sería preciso, como mínimo, la aprobación previa de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana anunciada, que permitiera conocer los usos, aprovechamientos y superficies que serían objeto de actuación.

La sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (VAV), en la que la Entidad participa en un 12,5% del capital, se financiaba mediante una póliza de crédito de hasta 400 millones de euros, para cuya concesión los accionistas concedieron unas cartas de compromiso en las que se estipulaba que en el caso en el que la Sociedad no dispusiera de recursos suficientes para cumplir con las obligaciones del contrato de financiación, éstos realizaran las aportaciones precisas para su cumplimiento, de forma mancomunada en función de su participación en el capital social (véase nota 16 (b)).

El contrato de financiación estipulaba que el 1 de enero de 2016 el importe máximo del crédito se reduciría a 275 millones de euros. La Sociedad no ha podido hacer frente a tal reducción en dicha fecha, no obstante el 4 de abril se formalizó la novación de la póliza de crédito, con las siguientes condiciones principales:

- La reducción en un 50% del límite de crédito excedido mediante la aportación a VAV, a cuenta de los contratos de préstamo participativo a formalizar, por la Entidad, ADIF y ADIF AV.
- El diferimiento, por el importe excedido, de la obligación de reducir el principal prevista para el 1 de enero de 2016, a la siguiente fecha prevista de reducción de la línea de crédito (1 de enero de 2017).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

- La incorporación de una condición resolutoria para que si en el plazo de 6 meses no se procede a la ratificación de las garantías concedidas, o al otorgamiento de nuevas garantías, o al compromiso de efectuar aportaciones o a la realización de cualquier otra actuación o compromiso considerado suficiente por las entidades financieras para la novación o refinanciación de la citada línea de crédito, sobre la base del plan de viabilidad elaborado, se dará por vencido el contrato suscrito.

Como consecuencia de lo anterior el 4 de abril de 2016 la Entidad ha realizado una aportación a VAV de 15.625 miles de euros, mediante un préstamo participativo, por lo que el riesgo derivado de la carta de compromiso otorgada por la Entidad sobre la financiación de VAV quedaría reducido a 34.375 miles de euros de principal.

En Madrid, a 15 de junio de 2016

D. Pablo Vázquez Vega

Presidente

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2015

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Adquisiciones/ Bajas	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Intercontainer Iberica, S.A.	310		(90)	-	-	-	220
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.534		1.829	-	(2.495)	17	3.885
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.966		1.906	-	(2.381)	-	2.491
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	779		499	-	-	-	1.278
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	8.638		658	-	(2.739)	-	6.557
Elipsos Internacional, S.A.	549		176	-	-	-	725
Comercial del Ferrocarril, S.A.	-		-	-	-	-	-
Construrail, S.A.	1.050		181	-	(100)	-	1.131
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-		-	-	-	-	-
ConteRail, S.A.	844		102	-	(50)	-	896
Alfil Logistics, S.A.	1.884		408	-	(40)	-	2.252
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A. (SEMAT)	-		-	-	-	-	-
Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combiberia, S.A.	-		-	-	-	-	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	22.597		(750)	(4)	-	(1)	21.842
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	28.715		525	-	(543)	(180)	28.517
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.286		1.000	-	(963)	-	5.323
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-		-	-	-	-	-
Eurofima (European Company for the Financing of Railroad)	68.781		1.401	(699)	-	7.452	76.935
	146.933		7.845	(703)	(9.311)	7.288	152.052

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2014

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Adquisiciones/ Bajas	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Intercontainer Iberica, S.A.	362	-	(52)	-	-	-	310
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.758	-	2.478	-	(702)	-	4.534
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.192	(1.960)	1.872	-	(2.253)	115	2.966
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	875	-	335	-	(431)	-	779
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	6.023	-	2.739	-	(124)	-	8.638
Elipsos Internacional, S.A.	407	-	142	-	-	-	549
Comercial del Ferrocarril, S.A.	579	-	-	-	-	(579)	-
Construrail, S.A.	1.006	-	111	-	(67)	-	1.050
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
ConteRail, S.A.	765	-	79	-	-	-	844
Alfil Logistics, S.A.	1.711	-	173	-	-	-	1.884
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A. (SEMAT)	-	-	-	-	-	-	-
Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combiberia, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	23.488	-	(1.052)	161	-	-	22.597
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	28.464	-	569	-	(368)	50	28.715
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.011	-	1.070	-	(795)	-	5.286
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
Eurofima (European Company for the Financing of Railroad)	64.929	-	1.413	307	-	2.132	68.781
Cargómetro Rail Transport, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
Depot TMZ Services, S.L.	-	-	-	-	-	-	-
Consorcio Español de Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	16	-	-	-	-	(16)	-
Fenit Rail, S.A. (en liquidación)	-	-	-	-	-	-	-
Tramrail, S.A. (en liquidación)	36	(36)	-	-	-	-	-
	141.622	(1.996)	9.877	468	(4.740)	1.702	146.933

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2015

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
RENFE VIAJEROS, S.A.(1)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.373.548
RENFE MERCANCIAS, S.A.(1)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. (1)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.065
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A. (1)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	80.180
Logirail, S.A. (0)	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancias, S.A. (1)	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Logística y Transporte Ferroviario, S.A(0)	C/ Agustín de Foxá, 25. Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe Mercancías	-	100	1.760
Puerto Seco Ventastur, S.A. (0)	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancias, S.A.	-	48	355
						3.027.422
Empresas asociadas:						
Alfil Logistics, S.A. (0)	Calle Rios Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A. (1)	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A. (0)	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) (1)	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA (1)	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	-	5,22	(44.761)
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (1)	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (0)	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Fenit Rail, S.A. (3)	Calle Carmen, 21 Oviedo	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	40,63	40,63	-
						(16.283)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2015

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo:						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (0)	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontainer Iberica Compañia Logistica Intermodal, S.A. (0)	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	360
Railsider Logistica Ferroviaria S.A. (0)	Ctra, Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipozcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ºA Madrdid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A. (0)	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. (2)	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) (0)	Avda. General Perón, 29 Madrid	Explotación publicidad y equipamientos comerciales.	Renfe Viajeros	-	49	-
Elipsos Internacional S.A. (0)	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
						49.257
						3.060.396

(0) Datos del ejercicio 2015 sin auditar.
(1) Cuentas anuales del ejercicio 2015 auditadas.
(2) Datos a 30 de septiembre de 2015 auditados
(3) Cuentas anuales del ejercicio 2013. En liquidación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2014

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
RENFE VIAJEROS, S.A.(0)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.373.548
RENFE MERCANCIAS, S.A.	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. (0)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.065
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A. (0)	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	80.180
Logirail, S.A. (0)	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancias, S.A. (0)	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Logística y Transporte Ferroviario, S.A(0)	C/ Agustín de Foxá, 25. Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe Mercancías	-	100	1.760
Puerto Seco Ventastur, S.A. (0)	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancias, S.A.	-	48	292
						3.027.359
Empresas asociadas:						
Alfil Logistics, S.A. (0)	Calle Rios Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A. (0)	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A. (0)	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) (0)	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA (1)	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	-	5,22	(34.853)
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (1)	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (0)	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Fenit Rail, S.A. (3)	Calle Carmen, 21 Oviedo	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	40,63	40,63	-
						(6.375)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

Anexo II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2014

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo:						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (0)	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontainer Iberica Compañia Logistica Intermodal, S.A. (0)	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	360
Railsider Logistica Ferroviaria S.A. (0)	Ctra, Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipozcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ºA Madrdid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A. (1)	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. (2)	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) (0)	Avda. General Perón, 29 Madrid	Explotación publicidad y equipamientos comerciales.	Renfe Viajeros	-	49	-
Elipsos Internacional S.A. (0)	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
						49.257
						3.070.241

(0) Datos del ejercicio 2014 sin auditar.
(1) Cuentas anuales del ejercicio 2014 auditadas.
(2) Datos a 30 de septiembre de 2014 auditados
(3) Cuentas anuales del ejercicio 2012. En liquidación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: G60YUUET81DXKXS1 en http://www.pap.minhap.gob.es

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2015

GRUPO RENFE-OPERADORA

JUNIO 2016

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....1

2. PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN.....10

3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE-OPERADORA.....11

3.1. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....11

3.2. ACTIVIDAD DE I+D+I.....17

3.3. GESTIÓN DE RIESGOS.....19

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora.....21

4.1. HITOS Y RESULTADOS 21

4.1.1. Cuenta de Resultados de Gestión.....28

4.1.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión.....31

4.1.3. Balance a 31-12-2015.....32

4.2. INVERSIONES.....34

4.3. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE – Operadora.....35

4.4. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN.....39

5. RENFE VIAJEROS, S.A.....40

5.1. INTRODUCCIÓN.....40

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....50

5.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión.....73

5.2.2. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Público.....79

5.2.3. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Comercial.....93

5.2.4. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión.....99

5.2.5. Balance a 31 de diciembre de 2015.....100

5.3. INVERSIONES.....102

5.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....104

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.5. Anexo I Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público)……105

6. RENFE MERCANCÍAS, S.A……107

6.1. INTRODUCCIÓN……107

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……110

6.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……116

6.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión……125

6.2.3. Balance a 31 de diciembre de 2015……126

6.3. INVERSIONES……128

6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE MERCANCÍAS, S.A……130

6.4.1. Logirail, S.A……131

6.4.2. Pecovasa Renfe Mercancías, S.A……132

6.4.3. Logística y Transporte Ferroviario, S.A……133

6.4.4. Puerto Seco Ventastur, S.A……134

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS……135

6.6. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……136

7. RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A……137

7.1. INTRODUCCIÓN……137

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……143

7.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……151

7.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión……154

7.2.3. Balance a 31 de diciembre de 2015……155

7.3. INVERSIONES……157

7.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A……159

7.4.1. NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A……160

7.4.2. ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A……161

7.4.3. BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A……162

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.4.4. ERION Mantenimiento Ferroviario, S.A……163

7.4.5. IRVIA Mantenimiento Ferroviario, S.A……164

7.4.6. ALBITREN Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. ……165

7.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……167

8. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A……168

8.1. INTRODUCCIÓN……168

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……170

8.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……173

8.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados Gestión……176

8.2.3. Balance a 31 de diciembre de 2015……177

8.3. INVERSIONES……179

8.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……180

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO……181

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

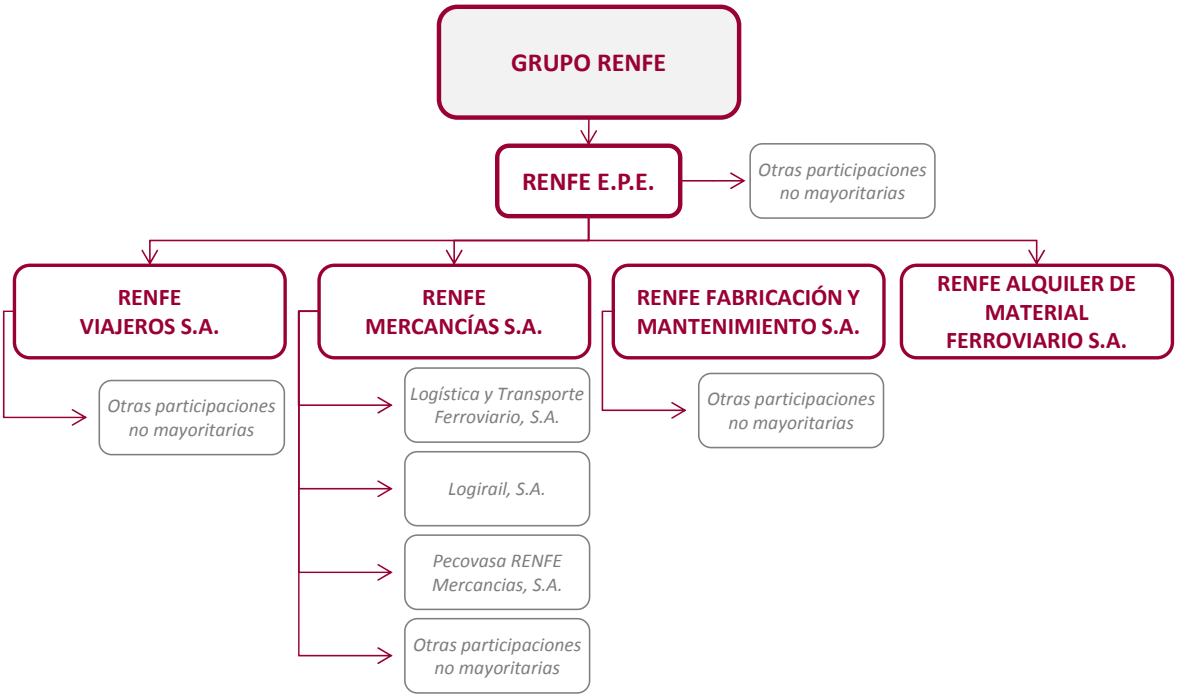
1. INTRODUCCIÓN

El actual Grupo RENFE-Operadora surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

El objetivo de dicho RDL, como dice su introducción, es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a la antigua RENFE-Operadora de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a RENFE-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico:



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Como se ha señalado, la actual entidad pública empresarial RENFE-Operadora quedó constituida como cabecera del grupo de sociedades que se citan y cuyo perímetro de consolidación contable se presenta en el siguiente punto de este informe.

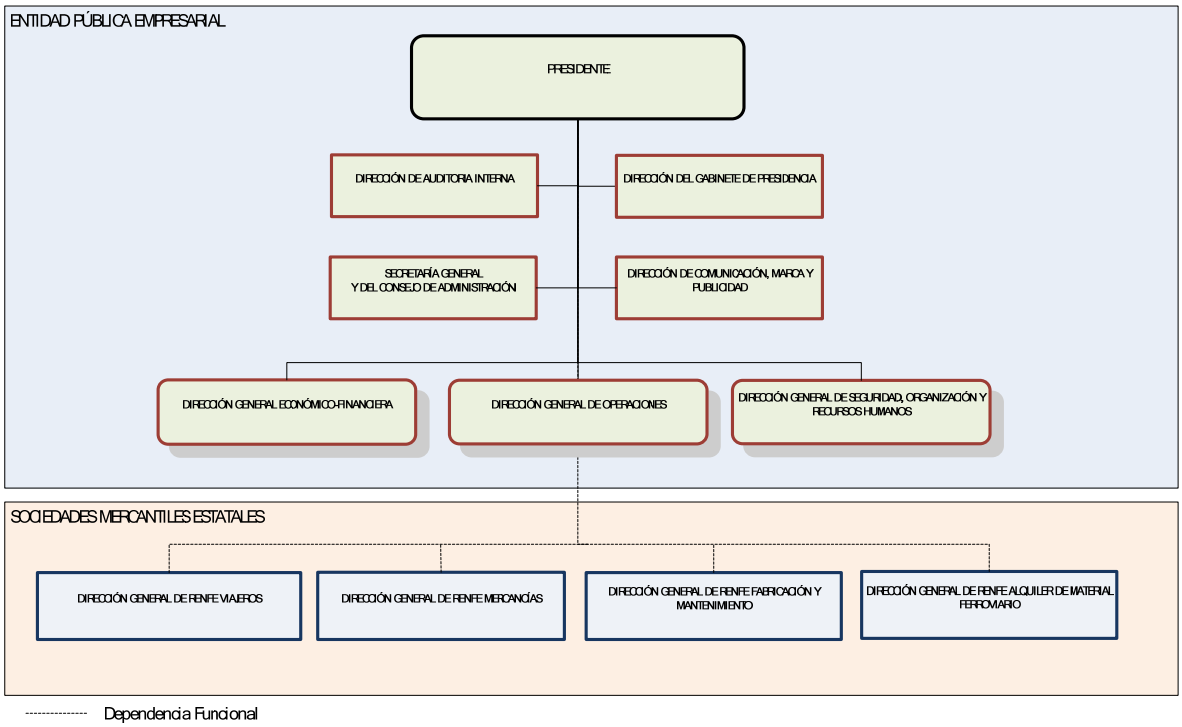
En este nuevo modelo, el objetivo primordial de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora (en adelante la EPE), es el de asegurar la coordinación y la asignación de una manera eficiente de los recursos públicos, actuando como matriz del Grupo y desempeñando funciones corporativas y de servicios, además de gestionar la tenencia de las participaciones en las nuevas sociedades.

Entre las principales funciones asignadas a la EPE se pueden destacar las siguientes:

- ✓ Definición de la política y estrategia de negocio del Grupo.
- ✓ Asesoría Jurídica.
- ✓ Recursos humanos, prevención de riesgos laborales, servicios médicos, planificación de plantillas, selección y contratación, definición de retribuciones, formación, gestión de nóminas y administración con la Seguridad Social y Hacienda.
- ✓ Política financiera, contable, fiscal y de seguros.
- ✓ Control presupuestario.
- ✓ Negociación de contratos programa.
- ✓ Desarrollo de Proyectos Internacionales.
- ✓ Auditoría Interna del Grupo.
- ✓ Relación con instituciones externas y otros organismos.
- ✓ Seguridad en la circulación.
- ✓ Protección civil y seguridad.
- ✓ Comunicación, relaciones con los medios, marca y publicidad.

El organigrama de primer nivel de la entidad pública empresarial a 31 de diciembre de 2015, que permite cumplir el citado objetivo y la misión de cada uno de los departamentos de dicho primer nivel, son los siguientes:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es



- D. del Gabinete de Presidencia: Asesorar y servir de apoyo a Presidencia en todas aquellas actividades derivadas de su propia función, así como dirigir y supervisar todas aquellas funciones relacionadas con el control de gestión y administración del Gabinete y Órganos de Presidencia.

- D. de Comunicación, Marca y Publicidad: Diseñar y dirigir la política informativa externa del conjunto de la Empresa y las campañas de marketing de carácter corporativo, así como establecer el marco de relaciones de Renfe con terceros y dirigir las actividades públicas y protocolarias, según lo establecido en el Plan de Empresa y directrices de la Presidencia.

- D. de Auditoría Interna: Establecer las políticas de control interno y de riesgos de la actividad de la empresa para garantizar la integridad y salvaguarda de su patrimonio, el cumplimiento de normas, políticas, planes, procedimientos y objetivos, así como la fiabilidad e integridad de la información y la utilización económica y eficiente de los recursos, aportando recomendaciones para introducir mejoras en los sistemas de control.

- Secretaría General y del Consejo de Administración: Definir la posición jurídica de RENFE-Operadora y ostentar su defensa en la vía contenciosa, así como establecer la normativa sobre la intervención de los servicios jurídicos de la Empresa y sus Filiales.

- D.G. Económico-Financiera: Definir y establecer las políticas generales en materia de Finanzas y Administración, Control de Gestión, Presupuestos,

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Compras y Patrimonio, así como las relaciones entre RENFE-Operadora y ADIF.

- D.G. de Seguridad, Organización y RR.HH.: Definir y establecer las políticas generales en materia de Seguridad, Organización, Recursos Humanos y Protección Civil, para proporcionar a la Empresa el marco estratégico que posibilite la gestión del cambio, así como el desarrollo de las personas y organizaciones necesarias para su adaptación al entorno competitivo en que la misma realiza sus actividades.

- D.G. Operaciones: Definir y dirigir la planificación y estrategia empresarial, coordinar la política de innovación, gestión energética y medioambiental del Grupo, el desarrollo de negocio y relaciones internacionales, así como la política en materia de Tecnología de la Información y Comunicaciones. De igual forma coordina y supervisa a las Sociedades de Viajeros, Mercancías, Fabricación y Mantenimiento y de Alquiler de Material Ferroviario.

  Merece la pena destacar el encuadre, bajo las directrices de la Dirección General de Operaciones, de la Dirección de Estrategia, cuya misión consiste en dirigir y establecer las políticas y estrategias generales del Grupo Renfe en los ámbitos de la planificación estratégica, la dirección por objetivos, la gestión de la calidad, la eficiencia energética y la sostenibilidad y las políticas sobre los sistemas de tecnologías de la información y las comunicaciones.

  En este último campo, que por otra parte constituye uno de los principales servicios corporativos transversales al resto del Grupo, la Gerencia de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (GATIC) tiene como funciones principales las siguientes:

  - La operación y evolución de la infraestructura tecnológica y las telecomunicaciones.
  - La definición de la arquitectura, seguridad y estándares TIC.
  - El desarrollo y evolución de las aplicaciones corporativas y transversales.
  - Los servicios comunes (correo, telefonía, etc.).

  En el marco societario actual la GATIC presta servicios a la corporación y a las Sociedades. Estos servicios están sustentados en un catálogo de servicios y en un modelo que permite calcular el coste total de cada servicio prestado y facturarlo por diferentes unidades de consumo. Por otro lado los servicios se gestionan por medio de Acuerdos de Nivel de Servicio (ANS) con las áreas receptoras de estos servicios.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

A título de ejemplo de la actividad de este Gerencia, se incluyen a continuación una serie de indicadores productivos de la misma en 2015:

- Visitas mensuales a la Web (40% desde móvil): 10,1 millones
- Media de transacciones diarias de SAP: 165.000
- Ejecución de procesos planificados (Año): 2.200.000
- Transmisiones a Entidades financieras (Año): 45.000
- Media de correos electrónicos diarios: 147.000
- Incidencias de sistemas atendidas (Año): 14.500
- Cambios realizados en los sistemas (Año): 1.200
- Incidencias software ofimático (Año): 6.714
- Incidencias hardware puesto de trabajo (Año): 2.117

Asimismo, también encuadrada en la Dirección General de Operaciones, se encuentra la Dirección Internacional, ventana al mundo del Grupo RENFE y que en el ejercicio 2015 ha realizado, entre otras, las siguientes actividades, siempre buscando la consolidación de la imagen de RENFE y del sistema ferroviario español con el fin último de conseguir oportunidades de negocio:

- Exploración de posibilidades de participar en otros proyectos en Oriente Medio (además del Haramain en Arabia Saudí). RENFE participa, junto con Adif e Ineco, en el estudio de la Alta velocidad entre El Cairo y Luxor en Egipto.

  En cuanto a los principales proyectos en América Latina, se han intensificado las relaciones con la Secretaría de Transportes y Comunicaciones de México para el proyecto de ferrocarril entre México D.F. y Toluca.

- Continuación de la actividad de venta y alquiler de material excedentario, con la entrega del tren turístico “Costa Sierra” a los ferrocarriles de Ecuador y las negociaciones abiertas con el Gobierno de Madagascar para la venta de varios lotes de material.

- En cuanto a las asistencias técnicas y cursos de formación a terceros, se han realizado actividades remuneradas con RZD (Rusia), TCDD (Turquía), ISR (Israel) y KORAIL (Corea), y se han sentado las bases para realizar nuevas acciones en 2016 para TCDD e ISR.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- RENFE continúa participando activamente en las instituciones ferroviarias internacionales como la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), CER (Comunidad de Empresas Ferroviarias Europeas), ALAF (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles) y CIT (Comité Internacional de los Transportes Ferroviarios) y sus grupos de trabajo asociados.

  En este ámbito, durante 2015 se llevaron a cabo las negociaciones por las que, a partir de 1 de enero de 2016, el Presidente de RENFE se ha incorporado al Comité de Dirección de CER. Además, RENFE está presente en la UIC de forma permanente, ocupando la posición de Senior Advisor on Energy & CO2, con sede en París.

- Con respecto a la participación de RENFE en Congresos y otros foros internacionales, destacamos la celebración del Congreso Mundial de alta velocidad celebrado en Tokio, con asistencia del Presidente, la Directora General de Operaciones, el Director General de RENFE-Viajeros y el Director Internacional.

- También ha continuado la colaboración permanente con las entidades norteamericanas como FRA (Federal Railroad Administration), CHSR (California High Speed Rail authority), AMTRAK (Operadora pública estadounidense) y THSRA (Texas High-Speed Rail Authority).

- Por otra parte, en el área de las relaciones institucionales, continúan las visitas de administraciones ferroviarias extranjeras, entidades gubernamentales y empresas públicas y privadas de terceros países. Durante 2015, se recibieron a más de 30 delegaciones.

  En 2015, Renfe ha participado en programas de hermanamiento - Twining- promovidos por la UE para los FF.CC. de Ucrania y Egipto, en colaboración con el Ministerio de Fomento y Adif.

En el ejercicio 2015, y en desarrollo de la primera de las funciones señaladas anteriormente, *Definición de la política y estrategia de negocio del Grupo*, se puso en marcha la transmisión a la organización de la necesidad de un cambio cultural para afrontar los retos de la competencia y la liberalización.

Para ello, se ha puesto en marcha el ***Plan +renfe***, pilotado e impulsado desde la Dirección de Estrategia dependiente directamente de la Directora General de Operaciones.

El ***Plan +renfe*** se ha articulado a través de la definición y desarrollo de 51+1 proyectos que, durante 2015, han generado 78 reuniones con Presidencia y la Directora General de Operaciones, 120 reuniones adicionales con la Oficina del

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Plan y la intervención directa de 200 personas e indirecta de otras 500, con un reporting periódico al Comité de Dirección de la EPE y de cada una de las sociedades.

El plan de transformación ***+renfe*** persigue la competitividad, sostenibilidad y eficiencia del Grupo para un entorno liberalizado, y sus objetivos estratégicos están orientados hacia la mejora de la calidad percibida y la rentabilidad, transformando la empresa por y desde dentro.

A su vez estos objetivos se articulan en los siguientes ejes estratégicos y programas, para cada uno de los cuales se han señalado aquellos de los 51 proyectos asociados más representativos:

- Mejora de los ingresos:
    - ✓ Programa de acción comercial sobre clientes.
        - o Fidelización y CRM.
        - o Reclamación de deuda.
        - o Plan antifraude.
    - ✓ Programa de nuevos ingresos.
        - o Aprovechamiento comercial de activos.
        - o Plan de flota 2015-2020.
        - o Nuevos negocios en la cadena logística.
- Mejora de la eficiencia:
    - ✓ Programa de eficiencia en Recursos Humanos.
        - o Carreras profesionales.
        - o Plan de autoprotección de RENFE.
    - ✓ Programa de eficiencia en procesos.
        - o Mapa de procesos del Grupo.
        - o Plan de eficiencia energética.
        - o Revisión función TIC.
    - ✓ Programa de reducción de costes
        - o Revisión de contratos intragrupo.
        - o Implantación del canon integral de mantenimiento.
        - o Racionalización de activos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Mejora de la calidad:
    - ✓ Programa de calidad en el servicio.
        - o Mejora de la calidad en Cercanías.
        - o Mejoras en el material rodante.
    - ✓ Programa de calidad en el cliente.
        - o Integración del canal de venta.
        - o Ventanilla única para el cliente.
    - ✓ Programa de calidad en la red.
        - o Proyecto wifi.
        - o Proyecto nueva web comercial.

En concreto, en el caso de la EPE, los resultados del ***Plan +renfe*** se pueden sintetizar en los siguientes hitos:

Recursos Humanos

- Diseño y aprobación del nuevo plan voluntario de desvinculaciones para el Grupo RENFE, y acuerdo del nuevo Convenio Colectivo para la plantilla.
- Puesta en marcha del Plan de Carreras Profesionales.

Económico-Financiero

- Mejora en la recaudación de deuda vencida pendiente de cobro.
- Aprobación del Manual de Buenas Prácticas para la gestión comercial de clientes y propuesta organizativa de la gestión de cobros en el Grupo Renfe (reducir impagos y procedimiento para reducir los costes y plazo de cobro).

Eficiencia y Procesos

- Acuerdo con ADIF para la Sostenibilidad y Eficiencia Energética del Sistema Ferroviario, alineando estrategias y planificando acciones e inversiones entre las que se incluye el acuerdo de reparto del importe de la energía devuelta a la red (50% Renfe – 50% ADIF), la homologación de todos los vatihorímetros y el cobro a través de la medición real del consumo energético de los trenes.
- Desarrollo de la definición del mapa de procesos del Grupo y sus Sociedades.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Diseño de mejoras de los procesos de compras e inversiones con un objetivo de periodo de compra de 90 días desde que se lanza la necesidad.
- Nuevo Registro de Proveedores en SAP que facilita la suscripción de empresas participantes y la gestión interna de los proveedores.

Tecnologías de la Información

- Aprobación del nuevo modelo de Gobierno de los Sistemas de Información del Grupo, con los siguientes resultados:
    - Identificar planes de eficiencia económica en la reducción del gasto y en oportunidades de ingresos, fijando las responsabilidades de la Corporación y las Sociedades.
    - Usar la tecnología para satisfacer los objetivos de las Negocios y adecuar los servicios a sus necesidades.
    - Crear incentivos a través de la firma de Acuerdos de Nivel de Servicio que tengan asociados sistemas de bonificaciones y penalizaciones.
    - Desarrollar nuevos modelos de gestión de puesto de trabajo, pago por uso y outsourcing.
    - Diseñar un nuevo Plan de Seguridad TIC identificando los principales riesgos tecnológicos promoviendo medidas de protección.

A continuación se describe el perímetro de consolidación del Grupo RENFE-Operadora, se presentan sus cifras consolidadas y se incluyen los datos más relevantes asociados a los mismos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

2. PERIMETRO DE CONSOLIDACIÓN

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (EPE), tiene participación, en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

Sociedad o Entidad participada	Vinculación	NIF
Renfe Viajeros, S.A.	Grupo	ESA86868189
Renfe Mercancías S.A	Grupo	ESA86868114
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A	Grupo	ESA86868239
Renfe Alquiler De Material Ferroviario, S.A.	Grupo	ESA86868304
Logirail, S.A.	Grupo	ESA28944767
Pecovasa RENFE Mercancías, S.A.	Grupo	ESA78861580
Logística y Transporte Ferroviario, S.A. (LTF)	Grupo	ESA61406401
Puerto Seco Ventastur, S.A.	Grupo	ESA34202630
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	ESA82831025
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA62802152
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA84857903
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA84916287
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA85187722
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA85290799
Comercial del Ferrocarril S.A. (COMFERSA)	Multigrupo	ESA28889491
Intercontainer Ibérica, S.A.	Multigrupo	ESA82082140
Railsider Logistica Ferroviaria, S.A.	Multigrupo	ESA20986063
Raisider Ferrocarril, S.L.	Multigrupo	ESB20853974
Railsider Atlántico, S.A.	Multigrupo	ESA20602611
Hendaye Manutention	Multigrupo	ESN0012172C
Railsider Mediterraneo, S.A.	Multigrupo	ESA81808966
Railsider Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo	ESB20893848
Construrail, S.A.	Asociada	ESA83640680
Conterail, S.A.	Asociada	ESA82666983
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	ESA82528589
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	ESA28021715
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Asociada	ESA06000871
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (Escisión de Albatros Alcazar, S.A.)	Multigrupo	ESA13533328
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)	Asociada	ESA86333853
FENIT RAIL S.A.	Asociada	ESA33947565
Societe Europeenne Pour La Financement De Materiel Ferroviaire(EUROFIMA)	Asociada	CH036002000000

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE-OPERADORA

3.1 RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Se detallan a continuación los resultados y principales magnitudes de la EPE RENFE-Operadora, después de realizar la consolidación de datos correspondientes al cierre de 2015.

La cuenta de resultados para los ejercicios 2015 y 2014 es la siguiente:

	2015	2014
Importe neto de la cifra de negocios	2.277.341	2.223.530
Trabajos realizados por la empresa para su activo	113.886	8.675
Aprovisionamientos	-76.965	-65.043
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares	-68.635	-62.987
Trabajos realizados por otras empresas	-7.577	-2.056
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov.	-753	-
Otros ingresos de explotación	795.541	717.026
Gastos de personal	-899.660	-885.411
Otros gastos de explotación	-1.821.470	-1.803.774
Amortización del inmovilizado	-357.883	-277.715
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	658	712
Exceso de provisiones	1.219	2.420
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	86.694	1.291
Deterioro y pérdidas	-13.242	-11.572
Resultados por enajenaciones y otras	99.936	12.863
Otros resultados	22.836	-1.062
Resultado de explotación	143.197	-79.351
Ingresos financieros	12.983	5.870
Gastos financieros	-108.517	-138.994
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-
Diferencias de cambio	2.500	715
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-8.607	-747
Deterioro y pérdidas	-8.607	-747
Resultados por enajenaciones y otras	-	-
Resultado financiero	-101.641	-133.156
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	7.395	6.436
Resultado antes de impuestos	48.951	-206.071

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Impuesto sobre beneficios	-6.382	344
Resultado del ejercicio	42.569	-205.727
Resultado atribuido a socios externos	176	-25
Resultado atribuido a la Entidad dominante	42.393	-205.702

El importe neto de la cifra de negocios en 2015 se ha situado en los 2.277.341 miles de euros, lo que supone un crecimiento del 2,4% frente al ejercicio 2014 que se produce por la variación de los ingresos procedentes de la sociedad RENFE Viajeros, que muestran un incremento del 3,3% sobre el año 2014.

Por su parte, los de la sociedad RENFE Mercancías presentan una caída del 6,4% respecto al ejercicio 2014.

Hay que destacar que, en el montante global del Grupo, el importe de la cifra de negocios de estas dos sociedades supone el 98,3%.

Los trabajos realizados por la empresa para su activo pasan de 8.675 miles de euros en 2014 a 113.886 miles de euros en 2015, como consecuencia del cambio de criterio contable en el tratamiento de las grandes reparaciones que, en el ejercicio 2015, han pasado de considerarse un gasto de explotación a una inversión.

La partida de aprovisionamientos presenta un valor de 76.965 miles de euros, con un crecimiento del 18,3% sobre 2014 como consecuencia del mayor número de grandes reparaciones realizadas en 2015 sobre el material que cumplía el ciclo reglamentario de explotación.

Los otros ingresos de explotación alcanzan los 795.541 miles de euros en 2015, creciendo un 11,0% debido, fundamentalmente, al mayor importe registrado frente a 2014 correspondiente al proyecto Haramain, circunstancia que se explica en el punto 4.1 de este informe.

Los gastos de personal se sitúan en 899.660 miles de euros e incluyen, tanto una provisión para el Plan de Desvinculaciones del personal aprobado a finales de 2015 y que permitirá la salida de más de 700 personas del Grupo con una cuota de reposición pactada, como la provisión correspondiente para el pago en 2016 del 50% de la paga extraordinaria de diciembre de 2012 eliminada en su día, tal y como establece la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Los otros gastos de explotación han supuesto en 2015 un importe de 1.820.470 miles de euros, con un moderado crecimiento sobre 2014. Las partidas más significativas incluidas en este epígrafe son los cánones ferroviarios, el mantenimiento de trenes con la industria particular y la energía de tracción. Estos tres conceptos suponen más de dos tercios de la cifra total.

La partida de amortizaciones ha alcanzado los 357.883 miles de euros en 2015 frente a los 277.715 de 2014, como consecuencia del citado cambio de tratamiento contable de las grandes reparaciones.

La cifra del epígrafe del deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado se sitúa en 86.694 miles de euros, frente a los 1.291 de 2014. Este incremento se debe al efecto del acuerdo sobre “derechos de uso” alcanzado con ADIF y que se explica en el punto 4.1 de este informe.

Con todo ello, el resultado de explotación presenta un importe de 143.197 miles de euros, mejorando en más de 220 millones el resultado de explotación negativo alcanzado en 2014.

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en -101.641 miles de euros, un 23,7% mejor que el de 2014, fruto, fundamentalmente, de la continuación de la política de disminución del endeudamiento, más del 10% desde 2011, y de activa política financiera del Grupo que ha aprovecha la evolución de los tipos de interés para renegociar las condiciones financieras de algunos de sus préstamos.

Así, el resultado antes de impuestos se sitúa en 2015 en 48.951 miles de euros, mejorando más del 260 millones el resultado negativo de 2014.

Balance de situación

El balance consolidado a 31 de diciembre de 2015 alcanzó la cifra de 8.627,77 millones de euros, lo que supone un incremento del 0,72% respecto a las magnitudes registradas en el cierre del ejercicio anterior.

El balance de situación cerrado para los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Activo	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	58.143	64.991
Inmovilizado material	6.532.332	6.708.188
Inversiones inmobiliarias	117	124
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	154.116	149.710
Participaciones puestas en equivalencia	152.052	146.933
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	2.064	2.777
Inversiones financieras a largo plazo	39.126	4.690
Activos por impuesto diferido	23.445	6.108
Deudas comerciales no corrientes	806	1.226
Total activos no corrientes	6.808.085	6.935.037
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Existencias	68.611	63.012
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.176.316	1.308.457
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo	240.132	322.499
Sociedades puestas en equivalencia	24.222	26.891
Activos por impuesto corriente	1.043	3.027
Otros deudores	910.919	956.040
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	527	53
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	-	53
Otros activos financieros	527	-
Inversiones financieras a corto plazo	133.133	2.624
Otros activos financieros	133.133	2.624
Periodificaciones a corto plazo	8.581	10.975
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	432.524	245.328
Total activos corrientes	1.819.692	1.630.449
Total activo	8.627.777	8.565.486

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Pasivo	31.12.2015	31.12.2014
Fondos propios		
Aportación patrimonial	3.449.436	3.449.436
Reservas	-530.063	-373.213
Resultado atribuido a la sociedad dominante	42.392	-205.702
Total Fondos propios	2.961.129	2.870.521
Ajustes por cambios de valor		
Diferencias de conversión	18.079	12.487
Otros ajustes por cambios de valor	-6.268	-5.306
Total Ajustes por cambios de valor	11.811	7.181
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9.047	9.480
Socios externos	3.906	3.729
Total patrimonio neto	2.985.893	2.890.911
Provisiones a largo plazo	61.076	58.748
Deudas a largo plazo	4.331.770	4.463.897
Deudas con entidades de crédito	4.309.238	4.439.968
Otros pasivos financieros	22.532	23.929
Pasivos por impuesto diferido	36.094	10.742
Periodificaciones a largo plazo	-	1.445
Total pasivos no corrientes	4.428.940	4.534.832
Provisiones a corto plazo	44.752	16.120
Deudas a corto plazo	435.403	443.425
Deudas con entidades de crédito	388.472	394.240
Acreedores por arrendamiento financiero	-	-
Otros pasivos financieros	46.931	49.185
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	4.933	300
Deudas con sociedades puestas en equivalencia	4.933	300
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	691.261	647.955
Proveedores a corto plazo	515.230	527.072
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia	62.820	11.598
Pasivos por impuesto corriente	56	53
Otros acreedores	113.155	109.232
Periodificaciones a corto plazo	36.595	31.943
Total pasivos corrientes	1.212.944	1.139.743
Total patrimonio neto y pasivo	8.627.677	8.565.486

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Las diferencias más relevantes entre ambos cierres para el Activo se centran en:

- **Disminución de los Activos no Corrientes en 126,95 millones de euros (1,83%).** Fundamentalmente debido a la disminución de la partida de Inmovilizado Material en un 2,62%.
- **Aumento de los Activos Corrientes en 189,24 millones de euros (11,61%).** El aumento es resultado de un efecto principal. Se aprecia un aumento del saldo neto de Tesorería en 187,20 millones de euros, lo que supone un 76,30%.

Respecto al Patrimonio Neto y Pasivo, las variaciones más significativas responden a:

- **Aumento del Patrimonio Neto en 90,61 millones de euros (3,16%).** Debido principalmente al resultado positivo del ejercicio 2015 atribuido a la sociedad dominante de 42,39 millones de euros, que ha aumentado los fondos propios, respecto al del ejercicio anterior, donde dicho resultado era negativo de 205,7 millones de euros.
- **El Pasivo no corriente se mantiene en valores similares,** con un ligero descenso del -2,33% respecto del ejercicio 2014.
- **Subida de Pasivos Corrientes por 73,20 millones de euros (6,42%).** Destaca el incremento de los acreedores comerciales en 43,31 millones de euros, lo que supone un 6,68% respecto del ejercicio anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

3.2 ACTIVIDAD DE I+D+i

La innovación en RENFE-Operadora nace de las prioridades de los clientes, de las necesidades de eficiencia y competitividad interna, y de la conveniencia de explorar otras posibles oportunidades de negocio que contribuyan a incrementar los ingresos y a garantizar la sostenibilidad de la empresa.

En 2015 el Grupo RENFE-Operadora puso en marcha un innovador plan de transformación que se aborda con la mirada puesta en la rentabilidad empresarial y en la mejora de la calidad del servicio que ofrece al cliente.

Se ha apostado por una mayor participación transversal en la empresa, potenciando la gestión por proyectos y por procesos, mediante el impulso de 51 proyectos estratégicos (plan +RENFE), y de la revisión y procedimentación de los procesos estratégicos de la empresa. Como ejemplo de los proyectos +RENFE cabe destacar el proyecto WIFI+, que permitirá ofrecer wifi y contenidos digitales en trenes Ave y en estaciones de Cercanías. Y respecto a los procesos, la revisión está aflorando numerosas oportunidades de innovación y mejora de la eficiencia. Otras actuaciones llevadas a cabo en 2015 han sido:

Nuevo Programa Fidelización + Renfe:

Integración entre los sistemas de venta y el sistema de gestión de clientes CRM para el nuevo Programa de Fidelización +Renfe: obtención de puntos, alta online de clientes, acceso a información personalizada, inclusión de billetes de Cercanías y reclamaciones.

Integración Renfe - Iberia

Desarrollo de las potencialidades necesarias para conseguir la venta de billetes Tren+Avión, con anticipación de un año y con las mismas condiciones comerciales que la venta por el canal Internet, permitiendo la comunicación de la disponibilidad de trenes RENFE al sistema de ventas de IBERIA

Movilidad

Servicio Web para nueva aplicación móvil de ATENDO.

App Renfe Cercanías: La aplicación móvil para la consulta de horarios de trenes de Cercanías y FEVE.

App Renfe Horarios: Nueva aplicación para la consulta de horarios, recorrido e incidencias en terminales móviles.

Adaptación de las aplicaciones móviles para que sean compatibles con la nueva versión de los sistemas operativos iOS9 y Android M y de Renfe Ticket para su compatibilidad con la nueva versión del sistema operativo Apple Watch 2.0.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Sistemas operaciones e informacionales

Representación gráfica de los trenes en herramientas GIS y dispositivos móviles

Nuevo Reglamento General de Circulación

Se ha comenzado con el Proyecto de implantación del nuevo Reglamento General de Circulación (RGC) en la futura "plataforma de movilidad" del personal de conducción de Viajeros y Mercancías. Se dotará de equipos móviles al personal de Conducción, con el fin de realizar la gestión presencial y acceder a toda la documentación necesaria, incluido el Documento del Tren.

Galileo Haramain

Adaptación del sistema Galileo/Copérnico, para la planificación y seguimiento y control de la producción a las condiciones de explotación de la línea de alta velocidad entre La Meca-Jeddah-Medina, en Arabia Saudí.

RENFE-Operadora también ha apostado por contribuir con su capacidad innovadora a iniciativas de alto valor estratégico no sólo para España, sino también para Europa. En 2015 ha presentado propuestas de proyectos de innovación a las convocatorias europeas Shift2Rail (S2R), que canalizan toda la subvención europea en materia de innovación hasta 2020, y en las convocatorias Connecting Europe Facility (CEF), que subvencionan la implantación de soluciones innovadoras que contribuyan a hacer realidad la Red Transeuropea de Transporte para 2030. Entre ellas cabe destacar las propuestas orientadas a desarrollar el sistema de señalización ERTMS, una de las innovaciones más estratégicas para España y sobre el que se desea avanzar tanto en su propia evolución natural (simplificación de los procesos de validación, adaptación a necesidades particulares, introducción de pruebas virtuales, etc.), como en el desarrollo de las futuras aplicaciones sobre ERTMS, que permitan otro tipo de funcionalidades de alto valor para el desarrollo del ferrocarril (ATO, conducción eficiente, etc.).

RENFE-Operadora también es consciente de que se enfrenta a un entorno muy competitivo y cambiante, apoyado en una evolución muy rápida de la tecnología digital y de las necesidades de comunicabilidad en todos los ámbitos, sociales y tecnológicos. En consecuencia, RENFE-Operadora también quiere incorporar una innovación más flexible y capaz de reaccionar con suficiente rapidez al mercado, para lo que apuesta por una innovación más abierta y rápida, y en 2015 ha comenzado a desarrollar las bases para poder disponer de una incubadora y aceleradora de ideas, que puedan provenir tanto interna como externamente.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

3.3 POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades de la entidad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por la Dirección de Finanzas y Administración de la entidad conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

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

Riesgo de crédito.

La entidad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito.

En este sentido la entidad gestiona sus servicios estableciendo los límites de crédito y evaluando la solvencia de los clientes de forma periódica, bien mediante externos independientes o a través de información interna.

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

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

Riesgo de liquidez

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

El objetivo de la entidad es mantener las disponibilidades líquidas necesarias. La Dirección de Finanzas y Administración establece diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener.

Riesgo de tipo de cambio

La entidad no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales ya que las mismas están denominadas en euros, salvo las derivadas del proyecto en el que participa a través de un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad en Arabia Saudí, el cual se encuentra en una fase inicial.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Las diferencias de cambio que se reflejan en las cuentas, corresponden exclusivamente a las variaciones del franco suizo respecto al euro, por los desembolsos pendientes sobre las acciones de la sociedad Eurofima, que se mantienen en esta situación a lo largo de los años.

Riesgo de tipo de interés

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

La entidad tiene concertadas permutas de tipos de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre los estados financieros del Grupo.

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

A 31 de diciembre de 2015 los préstamos con remuneración a tipo fijo (incluyendo la cobertura de los derivados contratados) suponen un 51% del total de los préstamos tomados, siendo el 53% a 31 de diciembre de 2014.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

4.1 RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

En el caso de la EPE hay que destacar los siguientes hitos de gestión alcanzados en el ejercicio 2015:

RELACIONES CON ADIF

Fruto de meses de negociaciones, a finales del ejercicio 2015 se han cerrado los siguientes Acuerdos entre ADIF y RENFE, que han permitido dar cumplimiento al contenido de la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre, por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, encontrando solución a una serie de contenciosos provenientes de la segregación de ambas entidades en 2005.

Con fecha 28 de diciembre de 2015, los Presidentes del Grupo RENFE-Operadora y de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD, firmaron el ***"Acuerdo entre RENFE-Operadora, ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconoce a favor de RENFE-Operadora en la Orden FOM/2909/2006, así como para la adquisición por ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD de los derechos de uso no repuestos"***.

A modo de resumen, este Acuerdo pone fin a las negociaciones abiertas entre ADIF y RENFE-Operadora tras la segregación de la RENFE "histórica" en 2005.

En aquel momento, RENFE-Operadora, en virtud de la OM citada en el Acuerdo, pasó a ocupar en "derecho de uso sin contraprestación" una serie de superficies a lo largo de toda la geografía ferroviaria en función de las necesidades de su actividad diaria (vestuarios del personal, cuartos de espera para la toma de servicio, etc.).

Por su parte, ADIF quedaba comprometido a entregar superficies de espacio equivalentes a RENFE-Operadora, momento a partir del cual la operadora se quedaba obligada a pagar un alquiler si decidía permanecer en los espacios que ocupaba en 2005.

El Acuerdo recoge la entrega por parte de ADIF de determinadas superficies que no alcanzan el total contemplado en la OM de referencia, y, ante la inexistencia de otros activos transferibles a RENFE-Operadora, las dos entidades han pactado la monetización de la superficie restante, de modo que

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

ADIF ha abonado a RENFE-Operadora el importe equivalente al valor económico de los derechos de uso no reemplazados.

A su vez, RENFE-Operadora comenzará a abonar desde el 1 de enero de 2016 el alquiler correspondiente tal y como se contemplaba en la Orden FOM/2909/2006.

En el año 2015, este Acuerdo ha tenido un reflejo en la cuenta de resultados de RENFE-Operadora de 96,1 millones de euros (importe diferencial entre el resultado de la monetización de los derechos de uso no reemplazados por superficies y el valor de dichos derechos de uso en el activo de RENFE-Operadora).

Con fecha 28 de diciembre de 2015, se firmó el ***Acuerdo entre RENFE-Operadora, RENFE Fabricación y Mantenimiento, ADIF y ADIF Alta Velocidad para la regularización patrimonial de los recintos de fabricación y mantenimiento ubicados en los recintos provenientes de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)***.

Con este Acuerdo se dan por solucionadas las discrepancias existentes en relación con la definición planimétrica de la superficie de los talleres en el momento de la segregación de ADIF y RENFE-Operadora, incluyéndose en el mismo los siguientes talleres y metros cuadrados:

- Algeciras: 8.718,80 m^2.
- Barcelona Casa Antúnez, 266.629,04 m^2.
- Barcelona San Andrés Condal (Talgo): 48.779,78 m^2.
- A Coruña San Cristóbal: 7.375,55 m^2.
- Irún Plan Aundi: 15.469,56 m^2.
- Madrid Villaverde: 269.421,88 m^2.
- Sevilla San Pablo: 25.237,83 m^2.
- Málaga Los Prados, taller de alta velocidad: 49.040,76 m^2.
- Sant Celoni: 22.323,10 m^2.
- Jerez de la Frontera: 5.587,89 m^2.
- Humanes: 65.104,52 m^2.
- Moncada: 12.655,96 m^2.
- Albacete: 4.451,07 m^2.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

A partir de la firma de este Acuerdo se procederá a modificar la titularidad catastral de los recintos y a su inscripción a favor de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. en los correspondientes registros de la propiedad, dándose por cerradas las actuaciones previstas en el apartado 2.1 de la referida Orden Ministerial por lo que se refiere a la definición planimétrica de los talleres.

PROYECTO HARAMAIN DE DESARROLLO DE LA ALTA VELOCIDAD EN ARABIA SAUDÍ

El denominado “Proyecto Haramain High Speed Rail” (desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudí entre Medina y La Meca), cuya adjudicación a un consorcio hispano-saudí se formalizó en enero de 2012 por un importe de 6.736 millones de euros, tiene un alcance que incluye la construcción de la superestructura, el suministro del material rodante, la puesta en servicio y la operación ferroviaria, así como el mantenimiento de la línea y del material.

En el citado consorcio participan catorce empresas, 12 españolas y 2 saudíes, y de las 12 españolas 3 son públicas (RENFE, ADIF e INECO) y el resto privadas.

Este proyecto consta de dos fases:

- CAPEX, que en el caso de RENFE-Operadora supone la construcción de los talleres para el mantenimiento del material rodante y la preparación de la operación comercial de la línea.
- OPEX, que en el caso de RENFE-Operadora supondrá la operación comercial del transporte de viajeros una vez esté operativa la línea.

RENFE-Operadora gestiona este proyecto a través de un Establecimiento Permanente, creado en ese país el 8 de enero de 2013 para la gestión y defensa de los intereses de RENFE-Operadora en Arabia Saudí, y denominado “Renfe Operadora, Saudi Arabian Branch”

En el año 2015 se han continuado las obras de construcción de los talleres y las tareas de preparación de la operación comercial, tanto desde el punto de vista de contratación y formación del personal necesario para la misma como del diseño de la propia operación.

El ingreso de estas operaciones es un ingreso por prestación de servicios y debe calcularse utilizando el porcentaje de realización del servicio en la fecha de cierre del ejercicio.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Es decir, se calcula y reconoce el ingreso derivado del proyecto aplicando el porcentaje de realización anterior (definido como el cociente entre los ingresos previstos totales y los costes previstos totales del proyecto), sobre el total de costes, tanto directos como indirectos, incurridos en el ejercicio y que hayan sido imputados al proyecto.

El citado porcentaje de realización, según la normativa interna de RENFE-Operadora, debe actualizarse al menos una vez al año y siempre que la variación o mejor conocimiento de las circunstancias del proyecto así lo aconsejen.

Al cierre del ejercicio 2015, la actualización de dicho porcentaje se ha situado en el 1,0121, como relación entre unos ingresos totales previstos de 851,4 millones de euros y unos gastos totales previstos de 841,2 millones de euros para la totalidad del proyecto.

RESULTADOS

La cifra total de ingresos se situó en los 325,1 millones de euros, un 52,2% por encima de la del año anterior, con el siguiente detalle:

EVOLUCIÓN INGRESOS EPE

Millones de euros	2015	2014	%
Prestación servicios directos a sociedades Grupo	91,6	88,5	3,5
Servicios de apoyo a la gestión	66,3	72,8	-8,9
Acuerdo derechos de uso	96,1		
Proyecto Haramain	69,3	24,1	187,6
Resto	1,8	28,2	-93,6
TOTAL	**325,1**	**213,6**	**52,2**

La prestación de servicios directos a sociedades del Grupo incluye el importe de los gastos de vigilancia y seguridad, sistemas de información y publicidad, gestionados por la EPE y asignados a cada una de las sociedades en función del uso de los mismos.

Los servicios de apoyo a la gestión se corresponden con el importe facturado por la EPE por la prestación de todos aquellos servicios corporativos que, por su carácter transversal, se desarrollan desde la misma y son finalmente imputados a cada una de las sociedades (funciones de recursos humanos, económico financiera, seguridad en la circulación, etc.).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Las otras dos partidas más significativas en 2015, la derivada del Acuerdo sobre derechos de uso y del proyecto Haramain, han sido explicadas en las páginas anteriores.

Por lo que se refiere a la evolución de los gastos de la EPE, el total de gastos al EBITDA *(Personal, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupo)* asciende a 217,2 millones de euros.

La partida de gastos de personal, alcanza los 45,6 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2015.

Este Plan de Desvinculaciones voluntarias, tiene su origen en la singularidad de la especialización ferroviaria, que queda plasmada en la Orden FOM 679/2015, de 9 de abril, que regula, entre otras cosas, las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación, y que impiden que se produzca un automatismo en el proceso de sustitución de los trabajadores y que se necesiten largos periodos de formación adaptativa para el desarrollo de dichas funciones.

Esta circunstancia, unida a la eliminación de la edad forzosa de jubilación, la elevada edad de la plantilla y los exigentes condicionamientos psicofísicos para ejercer las funciones señaladas, aconsejaban la implementación de un Plan que permitiera realizar previsiones de las necesidades de cobertura de vacantes para poder garantizar la continuidad del servicio ferroviario, consiguiendo además un rejuvenecimiento de la plantilla.

Las características de este Plan de Desvinculación Voluntaria son las siguientes:

- Afecta a los trabajadores que se encuentren en activo en el Grupo Renfe y tengan, al menos, los años de antigüedad en la empresa que se fijen en la Ley de Seguridad Social como mínimos para tener acceso a la prestación de jubilación. Igualmente podrán ser sujetos de este Plan, aquellos trabajadores que, teniendo suspendida la relación laboral con Renfe, cumplan el requisito anterior y presten servicio en las Sociedades Participadas y Fundación del Grupo Renfe.

- El trabajador interesado en acogerse al Plan de Desvinculaciones, debe realizar una solicitud por escrito en el modelo al efecto, con 6 meses de anticipación, indicando la fecha en la que desea causar baja en la empresa, adjuntando necesariamente, el certificado de vida laboral emitido por la Seguridad Social.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Las solicitudes recibidas se ordenarán con los criterios que se establezcan por la Comisión de Seguimiento del Plan.

Por lo tanto, se pretende con las características generales de este Plan, contar con un plazo de 6 meses para que, en el caso de ser necesaria la reposición del trabajador saliente, disponer del suficiente tiempo como para dar la formación oportuna y que el aspirante a ocupar el puesto de trabajo tenga todos los requisitos formativos para su incorporación inmediata a la producción.

Es decir, este Plan dota al Grupo RENFE-Operadora de una herramienta de gestión y de capacidad organizativa para acomodar los procesos productivos anticipadamente.

Adicionalmente, se ha incluido una provisión de gastos correspondiente a ejercicios anteriores por un importe de 1,2 millones de euros, en línea con lo establecido en la Disposición adicional duodécima de la Ley 48/2015, de Presupuestos Generales del Estado para 2016, para la recuperación de la paga extra del mes de diciembre de 2012 suprimida en su día.

Al margen de los gastos de personal, las partidas principales de gasto han sido la vigilancia y seguridad, por 47,1 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 20,5 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 16,1 millones de euros, que, en su conjunto, se han mantenido en los mismos niveles del año anterior.

Por último, y en estrecha relación con lo explicado anteriormente para los ingresos, hay que mencionar la partida de gastos asociados al proyecto Haramain, por importe de 65,4 millones de euros (sin incluir personal y financieros).

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la entidad en el ejercicio 2015 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2015 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 60,06 días (68,25 días en el ejercicio 2014).

Además, en el ejercicio 2016 se va a implantar un proyecto de digitalización de facturas, que permitirá reducir el tiempo empleado en su tramitación, lo que redundará en una mejora del periodo medio de pago.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Las amortizaciones y retiros del inmovilizado alcanzaron en 2015 los 11,0 millones de euros.

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en -5.1 millones de euros, no siendo comparable con el del año 2014, ya que incluye varios efectos extraordinarios;

- El primero, positivo, significa 2,5 millones de euros por diferencias de cambio relacionadas con el Proyecto Haramain.
- El segundo, es el registro de 7,2 millones de euros de gastos por correcciones valorativas de la participación financiera de RENFE-Operadora en las sociedades de integración del ferrocarril de Zaragoza (4,3 millones) y Valladolid (2,9 millones).

A su vez, en el ejercicio 2015, se ha registrado un Resultado Excepcional de +4,4 millones de euros que son la parte atribuible a la EPE RENFE-Operadora del total de 25,9 millones correspondientes a la devolución de la prorrata del IVA de 2005.

Como consecuencia de todo lo anterior, la entidad en el ejercicio 2015, obtiene un Resultado antes de impuestos de 95,9 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, el desglose de las principales partidas de Materiales y Servicios así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.1.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
	INGRESOS				
	Prestación de Servicios al Grupo	157,85	161,31	-3,46	-2,1
	Ingreso Proyecto Haramain	69,30	24,08	45,22	187,8
	Ingresos Varios	97,95	28,22	69,73	247,1
+	TOTAL INGRESOS	**325,11**	**213,62**	**111,49**	**52,2**
	GASTOS				
	Personal	44,35	43,90	0,45	1,0
	Plan ERE / Desvinculación	1,28	2,14	-0,86	-40,0
	Servicios Adif (excepto energía)	8,66	8,51	0,15	1,7
	Vigilancia de Edificios y Trenes	47,11	47,13	-0,02	0,0
	Gasto Proyecto Haramain	65,24	21,72	43,52	200,4
	Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos	20,05	21,09	-1,04	-4,9
	Publicidad y Propaganda	16,14	16,04	0,10	0,6
	Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo	14,37	18,78	-4,41	-23,5
-	TOTAL GASTOS	**217,20**	**179,30**	**37,89**	**21,1**
=	RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	**107,92**	**34,32**	**73,60**	**214,5**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	11,05	31,02	-19,97	-64,4
=	RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	**96,87**	**3,30**	**93,57**	**>1000**
	Ingresos Financieros	6,57	1,48	5,09	343,1
	Gastos Financieros	11,63	6,07	5,56	91,6
+/-	Resultado Financiero	-5,06	-4,59	-0,47	-10,3
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	-0,34	1,26	-1,60	-126,9
+/-	Resultados Excepcionales	4,42		4,42	
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**95,89**	**-0,03**	**95,92**	**>1000**
-	Impuesto sobre Beneficios	24,20	0,69	23,50	>1000
=	RESULTADO	**71,69**	**-0,72**	**72,42**	**>1000**

Coeficientes de Cobertura

AI EBITDA(%)	149,7	119,1	**30,5**
AI EBIT (%)	142,4	101,6	**40,9**
AI Resultado Antes de Impuestos(%)	141,8	100,0	**41,8**
AI Resultado (%)	128,3	100,0	**28,3**

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

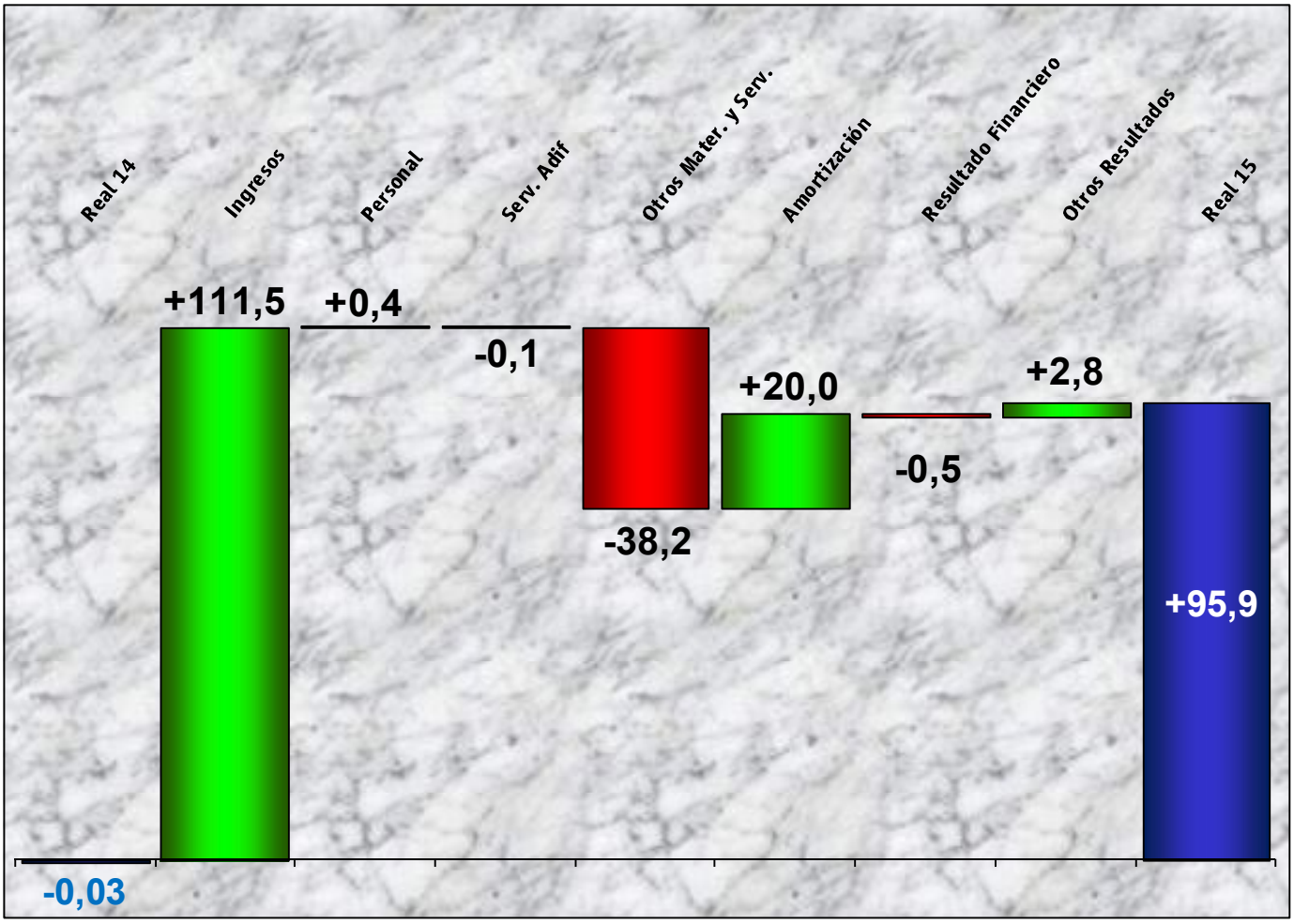
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

Entidad Pública Empresarial

RENFE-Operadora

(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2015 IMPORTE (miles Euros)	2015 % s/ TOTAL	2015 % ACUM.	2014 % s/ TOTAL	2014 % ACUM.
Total ADIF	**8.657,0**	5,0	5,0	6,4	6,4
Servicios ADIF	8.657,0	5,0		6,4	
Vigilancia de Edificios	**47.110,1**	27,5	32,5	35,4	41,8
Gastos Proyecto Haramain	**65.238,1**	38,0	70,5	16,3	58,0
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**20.239,9**	11,8	82,3	16,1	74,2
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**16.641,6**	9,7	92,0	12,8	87,0
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**3.270,5**	1,9	93,9	2,5	89,4
Fundación de los Ferrocarriles y otros	**1.829,7**	1,1	95,0	1,4	90,8
Recog. Transp. Metálico	**1.180,4**	0,7	95,7	0,9	91,7
Energía U.D.T.	**1.177,6**	0,7	96,4	0,9	92,6
Estudios y Consultorías	**939,7**	0,5	96,9	1,0	93,6
Servicios Bancarios	**565,5**	0,3	97,2	0,5	94,1
Seguros	**381,9**	0,2	97,5	0,3	94,4
Servicios Intragrupo	**328,1**	0,2	97,7	1,6	96,0
Tributos	**284,4**	0,2	97,8	0,3	96,3
Gastos de Viaje del Personal	**281,0**	0,2	98,0	0,6	96,9
Trabajos Realizados por Terceros	**235,2**	0,1	98,1	0,1	97,1
Resto	**3.209,3**	1,9	100,0	2,9	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**171.570,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	669,2	651,9	2,6

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2015	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS INTRAGRUPO	TOTAL CON AJUSTES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros						
Prestación de Servicios al Grupo	157.854	-2		157.852	157.852	
Alquileres y Cánones	214	-57		157	157	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	96.090			96.090	96.090	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0			0	0	(5)
Otros Ingresos	70.405	8		70.413	70.413	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	0	0		0		
Convenios ADIF	529	-136		393	393	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0		0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	19	0		19	19	
Ingresos Varios	167.258	-186				
Ingresos Propios	325.111	-188				
TOTAL INGRESOS	325.111	-188				
Personal	45.626	935		46.561	46.561	
Energía de Tracción	0	0		0	0	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras					0	
Consumo de Materiales de Almacén	0	0		0	0	
Cánones	0	0		0	0	(2)
Servicios Adif	8.657	-2		8.655	8.655	(2)
Resto de Servicios	162.913	-618		162.296	162.296	(2)
Gastos Propios	217.196	315				
Exceso de Provisión años anteriores		-164		-164	-164	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	217.196	151				
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	107.915	-339				
Amortizaciones	11.044			11.044	11.044	
Retiros del Inmovilizado	1			1	1	
Pérdidas Inmov. Intragrupo	0			0	0	(5)
Otros Resultados		4.420		4.420	4.420	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	96.870	4.081		100.951	100.952	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	6.568		107.741 (4)	114.308	109.303	
Diferencias de cambio (ingreso)					5.005	(3)
Gastos financieros	11.630		107.741 (4)	119.371	109.640	
Diferencias de cambio (gasto)					2.497	(3)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					7.234	
Resultado Financiero	-5.062				-5.062	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-188					
Gastos de Ejercicios Anteriores	151					
Resultado de Ejercicios Anteriores	-339	339				
Ingresos Excepcionales	4.420	-4.420				
Gastos Excepcionales	0	0				
Resultados Excepcionales	4.420	-4.420				
Resultado antes de Impuestos	95.889				95.889	
Impuesto sobre Beneficios	24.195				24.195	
RESULTADO DEL EJERCICIO	71.693				71.693	

(1) Otros Ingresos de Explotación (70.964 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (170.951 miles de €)
(3) Diferencias de cambio (gasto) (25.08 miles de €)
(4) Gasto corrrespondiente a las deudas de las sociedades mercantiles Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. y el ingreso tesorero corrrespondiente a las mismas.
(5) Resultados por enajenaciones y otros (0 miles de €)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.1.3 Balance a 31 de diciembre de 2015

A continuación se presenta el balance de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, con sus principales masas patrimoniales al cierre de los años 2015 y 2014, sin considerar, por lo tanto, ajustes con carácter retroactivo en 2014:

		miles de euros
ACTIVO	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	21.663	22.643
Inmovilizado material	58.030	97.585
Inversiones Inmobiliarias	117	124
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l.p.	7.284.982	7.377.162
Inversiones financieras a largo plazo	37.133	3.373
Activos por impuesto diferido	3.761	3.070
Total activos no corrientes	***7.405.686***	***7.503.957***
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	133.928	81.169
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	428.691	408.652
Inversiones financieras a corto plazo	132.991	1.460
Periodificaciones a corto plazo	4.492	6.770
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	426.270	243.368
Total activos corrientes	***1.126.372***	***741.419***
Total activo	***8.532.058***	***8.245.374***
PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
Fondos propios	3.142.136	3.034.636
Capital	3.449.436	3.449.436
Reservas	80.608	44.801
Resultados de ejercicios anteriores	-459.601	-458.879
Resultados del ejercicio	71.693	-722
Ajustes por cambios de valor	-85	-82
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	150	164
Total patrimonio neto	***3.142.201***	***3.034.718***
Provisiones a largo plazo	14.284	17.526
Deudas a largo plazo	4.316.827	4.448.251
Deudas Empresas Grupo y asociadas	1.018	1.378
Pasivos por impuestos diferidos	26.870	3.097
Periodificaciones a largo plazo		- 19
Total pasivos no corrientes	***4.358.999***	***4.470.271***
Provisiones a corto plazo	1.690	850
Deudas a corto plazo	397.800	399.879
Deudas Empresas Grupo y Asociadas	565.776	257.869
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	65.592	81.787
Total pasivos corrientes	***1.030.858***	***740.385***
Total patrimonio neto y pasivo	***8.532.058***	***8.245.374***

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El ***total del activo*** a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 8.532 millones de euros, cifra superior en un 3,5% a la del cierre de 2014, debido, fundamentalmente, al incremento del valor de los activos corrientes en 385 millones de euros.

Este volumen se reparte entre el incremento del efectivo y otros activos líquidos equivalentes y las inversiones financieras a corto plazo a final de ejercicio, que crecen 314 millones de euros, y el incremento de la partida de Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar en 53 millones de euros como consecuencia del Acuerdo alcanzado con ADIF sobre la reposición de los derechos de uso explicado en otro punto de este Informe.

Por su parte, el valor de los activos no corrientes, que suponen más del 86% del total del activo, se reduce en casi 100 millones de euros, fundamentalmente en la rúbrica de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo, que recoge el valor de la deuda espejo traspasada a las sociedades filiales del Grupo.

Por lo que se refiere al ***Patrimonio neto y pasivo***, su distribución entre el valor del Patrimonio neto y los pasivos corrientes y no corrientes no ha variado sustancialmente entre ambos ejercicios, situándose en ambos el total de los pasivos corrientes y no corrientes en el entorno del 63,2%.

Sin embargo, el peso relativo entre los pasivos corrientes y no corrientes, sí ha variado.

En el caso de los ***pasivos no corrientes***, su importe ha disminuido en 2015 en más de 111 millones de euros, consecuencia, fundamentalmente, de la disminución del nivel de endeudamiento del Grupo en el ejercicio 2015 por cuarto año consecutivo.

Desde 2011, año en el que se alcanzó el máximo nivel de endeudamiento de la entidad, 5.225 millones de euros, la aplicación de políticas de contención del gasto y de racionalización de las decisiones de inversión, han logrado reducir esa cifra hasta los 4.668 millones de euros a 31 de diciembre de 2015, lo que supone casi un 11% de bajada en el período 2011-2015.

Y en el caso de los ***pasivos corrientes,*** su valor ha aumentado en 290 millones de euros, asociados a la deuda de la EPE con las sociedades por el contrato de tesorería centralizada (reflejo del crecimiento señalado en el activo corriente).

Por su parte, el valor del Patrimonio neto de la sociedad se incrementa en 107 millones de euros en 2015 frente a 2014, como consecuencia, fundamentalmente, del resultado después de impuestos obtenido en el ejercicio 2015 y de la variación en el tratamiento contable de los desembolsos pendientes de EUROFIMA explicado en la Memoria de las cuentas anuales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.2. INVERSIONES

En el ejercicio 2015, el importe ejecutado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 9.078 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	9.078,0
Inversiones financieras	
Total	9.078,0

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Inversión en software incluidas sustituciones y actualizaciones	3.100,5	34,2
Actuaciones en ordenadores centrales	1.604,1	17,7
Desarrollo de aplicaciones informáticas corporativas	1.148,8	12,7
Obras para la rehabilitación de los inmuebles situados en la Avda. Ciudad de Barcelona de Madrid	1.117,4	12,3
Ampliación y mejora de la plataforma tecnológica del sistema SIVER	880,0	9,7
Ampliación de la capacidad de gestión de la red e incremento de capacidad de transmisión de datos entre data center principal y alternativo	430,2	4,7
Actuaciones en materia de protección civil y prevención de riesgos	374,9	4,1

Como puede observarse, y acorde con las funciones asignadas a la EPE en el nuevo modelo de gestión implantado en 2013, el gasto se corresponde con actuaciones en sistemas de información y en edificios patrimoniales de la entidad necesarios para la cobertura global de la actividad de la misma y de las nuevas filiales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.3. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE-Operadora

A 31 de diciembre de 2015 la entidad pública empresarial mantiene las siguientes participaciones societarias:

Sociedades procedentes de la aplicación del RDL 22/2012

Denominación	% de participación
RENFE Viajeros, S.A.	100,00
RENFE Mercancías, S.A.	100,00
RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.	100,00
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A.	100,00

Sociedades de integración del ferrocarril

Denominación	% de participación
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	12,50
Barcelona Sagrega Alta Velocitat, S.A.	12,50
Gijón al Norte, S.A.	12,50
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	12,50
Valencia Parque Central Alta Velocidad, S.A.	12,50
Valladolid Alta Velocidad, S.A.	12,50
Zaragoza AltaVelocidad, S.A.	12,50
Almería Alta Velocidad, S.A.	12,50
León Alta Velocidad, S.A., en liquidación	12,50

Otras sociedades

Denominación	% de participación
Consorcio Español de Alta Velocidad Meca-Medina, S.A.	26,90
INECO, S.A.	12,78
EUROFIMA	5,22
Bureau Central de Clearing, S.A.	2,04
EMGRISA	0,08
Fenit Rail, S.A., en liquidación	40,63

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El primer bloque, ***sociedades procedentes de la aplicación del RDL 22/2012***, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, presenta la titularidad de la EPE RENFE-Operadora del 100% del capital de las cuatro sociedades mercantiles estatales creadas en virtud del contenido del artículo 1 del citado RDL, tres por segregación de rama de actividad (RENFE Viajeros, S.A., RENFE Mercancías, S.A. y RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.) y una de nueva creación (RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A.).

Como ya se ha señalado en el apartado *Introducción* de este Informe, tras esta nueva configuración, la EPE desempeña el papel de matriz o cabecera de estas sociedades, y las cuentas consolidadas de la entidad recogen la información correspondiente a las mismas.

El segundo bloque, ***sociedades de integración del ferrocarril***, está compuesto por la participación de RENFE-Operadora en las sociedades creadas al 50% entre el Grupo Fomento y las autoridades locales correspondientes (Ayuntamientos y Comunidades Autónomas), para facilitar la coordinación y ejecución de las diversas actuaciones correspondientes a las obras de integración del ferrocarril en las ciudades como consecuencia del desarrollo de las líneas de Alta Velocidad, así como a la promoción y gestión de la transformación urbanística derivada de dichas obras.

Excepto la de Almería, la participación de RENFE-Operadora en todas ellas procede de la segregación de la antigua Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en 2005, en cuyo momento se decidió repartir el accionariado que tenía esta entidad en las sociedades de integración entre ADIF y RENFE-Operadora al 50%.

El objeto social y los convenios previos a la constitución de estas sociedades, confieren a su régimen contable una particular singularidad, ya que el período de puesta en marcha y de generación de sus proyectos sólo permiten una obtención de ingresos en períodos plurianuales, por lo que se activan determinadas inversiones en proyectos en marcha.

Si no se adoptasen estas medidas, la cuenta de Pérdidas y Ganancias ofrecería un resultado contable de pérdidas desproporcionadas como consecuencia de omitir el valor de los activos sociales. Esto es propio de las sociedades del sector de las empresas inmobiliarias o constructoras, en las que los contratos a largo plazo obligan a la activación en el Grupo de Existencias de determinados gastos plurianuales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Es decir, durante el período de desarrollo de las obras que acometen, su resultado contable es prácticamente cero, como así sucede en todas ellas con excepción de la de Zaragoza que es la que más cerca de la finalización de su objeto social se encuentra.

En ejercicios anteriores se ha procedido a refinanciar la mayor parte de los préstamos concedidos a estas sociedades, habiéndose desarrollado durante 2015 las negociaciones correspondientes a la refinanciación de la sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A., sin que en el momento de redacción de este informe las mismas hayan finalizado.

Tal y como se viene informando en la Memoria de las Cuentas Anuales de los últimos ejercicios, el límite de riesgo de las cartas de compromiso (*comfort letters*) emitidas por RENFE-Operadora alcanza un importe de 155,3 millones de euros, y el compromiso de aportaciones considerando el principal más los intereses asociados se sitúa en 118,9 millones de euros (datos a 31 de diciembre de 2015).

Por otra parte, el importe provisionado desde 2011 por el deterioro del valor de las participaciones financieras en estas sociedades en función de la revisión anual de sus planes de negocio, alcanza a 31 de diciembre de 2015, los 43,8 millones de euros.

En cuanto al tercer grupo, ***otras sociedades***, destaca la participación en EUROFIMA (Sociedad Europea para la Financiación de Material Ferroviario), que es una organización supranacional creada en 1956, siguiendo lo establecido en una Convención Interestatal con los siguientes objetivos:

- ✓ Que los ferrocarriles llevasen a cabo la renovación y la modernización indispensable del material rodante.
- ✓ Que los progresos realizados en cuanto a la estandarización del material y en cuanto a la explotación en común del mismo, encontrasen su complemento lógico en la adopción de una financiación internacional de las compras, susceptible de constituir una verdadera operación de consolidación de los esfuerzos técnicos realizados para asegurar una integración progresiva de los ferrocarriles dentro de un plan europeo, adaptada a un material rodante compuesto por unidades estandarizadas, cuya propiedad pudiera ser fácilmente transferible de un país a otro.
- ✓ Que las redes de ferrocarril de los países firmantes de la convención fuesen los accionistas de la sociedad y que por esta razón, la Sociedad tuviese un interés público y un carácter internacional.

A 31 de diciembre de 2015, RENFE-Operadora mantenía una deuda con esta sociedad por importe de 1.964,8 millones de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Por su parte, el Consorcio Español de Alta Velocidad Meca-Medina, S.A., creado el 28 de octubre de 2011 por las 12 empresas españolas participantes en el proyecto, como ya se ha señalado en el punto 2 de este Informe, es la sociedad vehicular que a su vez ostenta el 88% del capital de la sociedad árabe Al Shoula Consortium, adjudicataria del contrato para la ejecución del proyecto Haramain de desarrollo de la alta velocidad entre La Meca y Medina.

Por su parte INECO es una sociedad pública de consultoría especializada en temas de transporte y con un amplio despliegue de actividad internacional.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

A 31 de diciembre de 2015

Presidente:	D. PABLO VÁZQUEZ VEGA
Vocales:	D. PABLO ARELLANO PARDO
	D. MIGUEL ÁNGEL CILLEROS SÁNCHEZ
	D. JOSE LUIS ESPARCIA GIL
	Dª. PILAR FABREGAT ROMERO
	D. IÑIGO FERNÁNDEZ DE MESA VARGAS
	D. MARIO GARCÉS SANAGUSTÍN
	D. JUAN JESÚS GARCÍA FRAILE
	Dª. PILAR GARRIDO SÁNCHEZ
	D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS
	D. JAIME HADDAD SÁNCHEZ DE CUETO
	Dª. CARMEN LIBRERO PINTADO
	D. EUGENIO LÓPEZ ÁLVAREZ
	D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN
	D. PASCUAL VILLATE UGARTE
Secretario del Consejo:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES
Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas:	Dª. MARTA FERNÁNDEZ CURRÁS

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5. RENFE VIAJEROS, S.A.

5.1 INTRODUCCIÓN

Durante el año 2013, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, y su normativa de desarrollo, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora acometió un proceso de reestructuración empresarial que supuso la creación de un holding empresarial que ha dado lugar a la creación del "Grupo RENFE-Operadora", del cual forma parte RENFE VIAJEROS, S.A., sociedad cuyo capital pertenece íntegramente a RENFE-Operadora y que ha asumido las funciones y obligaciones que, hasta diciembre de 2013, venía desarrollando la unidad de negocio/área operativa de Viajeros de RENFE-Operadora.

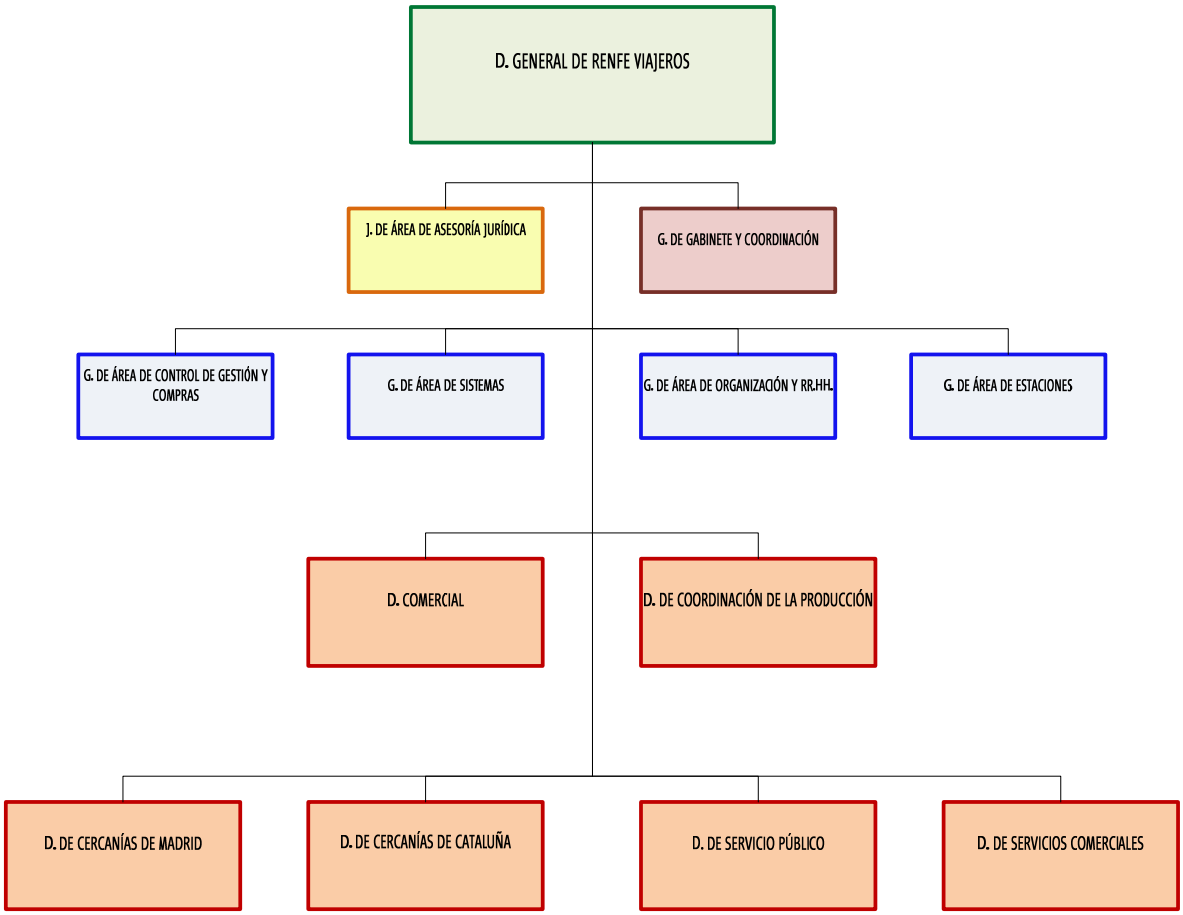
El objeto social de RENFE Viajeros, S.A., según quedó definido en sus Estatutos, es el siguiente:

> *La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.*
>
> *Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.*
>
> *La sociedad no desarrollará ninguna actividad para la que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas.*

En el punto 5.4 de este Informe de Gestión se relacionan los integrantes del Consejo de Administración de esta Sociedad a 31 de Diciembre de 2015.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2015 es el que se detalla a continuación:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es



Este organigrama, en vigor desde el 2 de diciembre de 2014, se aprueba tras una reorganización global de RENFE-Operadora, que busca disponer del marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura a la competencia del sector ferroviario, dotando a las sociedades de personalidad jurídica propia.

Esta reorganización se focaliza en la especialización por negocios de las empresas del grupo Renfe, reforzando sus capacidades en favor de una gestión más eficaz, competitiva y con orientación al cliente.

La organización de Viajeros tiene como objetivo la satisfacción de nuestros clientes a través de la prestación de un servicio de calidad, moderno y eficiente, con especial atención a las obligaciones de servicio público de una parte y a la necesaria rentabilidad de nuestro negocio de otra:

- Las Direcciones de Cercanías de Madrid y Rodalíes de Cataluña, gestionan los servicios públicos en los grandes núcleos de Madrid y Cataluña.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- La Dirección de Servicio Público gestiona los servicios de Cercanías, Media Distancia y AVANT en el resto del territorio nacional, incluyendo los adscritos a la Red de Ancho Métrico, en proceso de integración en los niveles de servicio, calidad e imagen del resto de servicios públicos de Renfe Viajeros.

- La Dirección de Servicios Comerciales gestiona los servicios comerciales y turísticos, avanzando en su eficiencia y rentabilidad, para competir en un mercado liberalizad en posición de liderazgo.

- Los órganos corporativos de la Sociedad de Viajeros tienen como función definir las estrategias a seguir en sus respectivas áreas de responsabilidad, coordinando, controlando y apoyando a las Direcciones Operativas en la consecución de sus objetivos.

  La Gerencia de Área de Estaciones, de nueva creación, es la responsable de homogeneizar, definir y supervisar la gestión de servicios prestados en estaciones, con el objetivo estratégico de mejorar su calidad, prestando especial atención al Plan de Estaciones liderado desde el Ministerio de Fomento.

Aunque esta estructura organizativa, se implanta funcionalmente desde el momento de su aprobación, dado que este se produce en el último trimestre del ejercicio 2014, desde un punto de vista contable, ha tenido su traslación a los estados financieros a partir del 1 de enero de 2015.

La actividad de Renfe Viajeros se desarrolla en dos ámbitos de actuación claramente diferenciados: la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, declarados por la autoridad competente como Obligación de Servicio Público, según establece el Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y el resto de servicios de transporte de viajeros que se realizan en régimen de servicios comerciales.

Por lo que se refiere a los primeros, los declarados como **Obligación de Servicio Público** por la autoridad competente, su situación es la siguiente:

Servicios competencia de la Administración General del Estado

En el año 2013 culminó el proceso, iniciado en el año 2010, de estudio y delimitación de los servicios de cercanías y media distancia susceptibles de ser calificados como obligación de servicio público.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Los Acuerdos de Consejo de Ministros que han permitido la materialización de dicha calificación han sido:

- En el caso de los servicios de cercanías, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010.

- En el caso de los servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012.

- En el caso de los servicios de media distancia prestados sobre la red de altas prestaciones (AVANT) y de los servicios de transporte de viajeros prestados sobre la red ancho métrico, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013.

En todos los casos se señala la necesidad de formalizar, por parte del Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Competitividad y de Hacienda y Administraciones Públicas, el contrato de servicio público en el que se reflejen las condiciones en las que se habrán de ejercer dichas obligaciones de servicio público, así como los mecanismos de compensación, todo de ello de acuerdo con el contenido del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Dicho Contrato, para el período 2013-2015, se formalizó entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora el 16 de diciembre de 2013, y sus características principales son:

- Duración de tres años, prorrogables.
- Inclusión de la relación de los servicios a prestar.
- Concesión del derecho exclusivo de explotación.
- Auditoría de los servicios por el Ministerio de Fomento.
- Prestación de los servicios conforme a niveles de calidad definidos y posibilidad de penalizaciones.
- Creación de una Comisión de Seguimiento del mismo.
- Fijación de la contraprestación económica y su procedimiento de liquidación.

En el momento actual se continúa negociando la prórroga del mismo en base a la comunicación del Ministerio de Fomento de 3 de junio de 2015 en la que se indica que, tras valorar el cumplimiento y resultados de la prestación de las obligaciones de servicio público durante el período transcurrido hasta ese momento, es decisión de ese Ministerio, teniendo en cuenta la política sectorial en la materia, proceder a prorrogar el contrato por un período adicional de un año a contar desde el día 1 de enero de 2016.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicios competencia de la Generalitat de Cataluña

En los años 2009 y 2010, con fecha efectiva 1 de enero de 2010 y 2011 respectivamente, se procedió a la transferencia a la Generalitat de Cataluña de la competencia sobre los servicios de cercanías y de media distancia prestados en dicho ámbito territorial sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico.

Con fecha 17 de junio de 2013 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control RENFE-Operadora/Generalitat, el texto del contrato para la prestación de los citados servicios por parte de RENFE-Operadora durante el período 2011-2015, estando en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En tanto se produce dicha aprobación, y en aras de no deteriorar la situación financiera del operador, el Gobierno ha incluido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y 2015, una disposición adicional dotando de consignación presupuestaria al Ministerio de Fomento para que, previa verificación por parte de la Intervención General de la Administración del Estado de las propuestas de liquidación de la valoración económica de los servicios prestados en los años 2011 a 2014 por RENFE-Operadora, proceda a realizar una entrega a cuenta a dicha entidad por el resultado de esas verificaciones y a la espera de la firma definitiva del citado contrato.

Hay que resaltar que en el texto del contrato aprobado el 17 de junio de 2013 se recogen, entre otras cosas, los importes previstos como compensación para los años 2011 a 2015, que, como se ha indicado, han servido de soporte para la inclusión de los mismos en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y 2015, a través de una disposición adicional que permite su pago a RENFE-Operadora.

Dichas cantidades se han construido de acuerdo con el contenido del anexo del Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el cual desarrolla el esquema conceptual para el cálculo de dicha compensación.

En reunión del Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalitat Catalunya-Renfe, celebrada el 25 de noviembre de 2015 se aprueba la prórroga del Plan de Acción para los ejercicios 2015 y 2016, así como el presupuesto de los servicios de Rodalíes Catalunya para el ejercicio 2016.

Son de destacar los esfuerzos realizados en los años 2014 y 2015 por RENFE-Operadora, materializados en diferentes reuniones con representantes del

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, para, en la medida de sus posibilidades, explicar el contenido del texto aprobado en junio de 2013 y demandar su tramitación ante los órganos señalados, o bien obtener las nuevas líneas a negociar con la Generalitat.

Servicios competencia de otras Comunidades Autónomas

Durante 2015 se han prestado servicios para las Comunidades Autónomas de Extremadura y Aragón, amparados en los correspondientes contratos de obligación de servicio público, a fin de mantener la oferta en determinadas relaciones que no habían sido objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado.

Asi, en Extremadura ha continuado en vigor el contrato establecido en 2014 y para el año 2016 se ha establecido un nuevo convenio con nuevas condiciones económicas y de comercialización.

En Aragón también ha continuado en vigor el convenio establecido en 2014 y para el 2016 se continuará prestando el mismo servicio, al amparo de un acuerdo firmado entre ambas partes.

En cuanto a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril prestados en régimen "comercial", el propio RDL citado al inicio de este Informe dedicaba su Capítulo II a la liberalización de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, modificando el primer párrafo de la disposición transitoria tercera de la Ley 39/2003, para señalar el 31 de julio de 2013 como fecha en que quedaría establecida la apertura al mercado de los servicios de transporte ferroviario de viajeros prestados sobre la red ferroviaria de interés general de ancho internacional, ibérico convencional y métrico.

Con posterioridad, el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, dedicó su Título IV, entre otras cosas, a concretar lo señalado anteriormente por el RDL/22/2012, sobre todo en lo referente a la apertura progresiva a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, contemplando el establecimiento transitorio de un esquema de mercados en el que el acceso para los nuevos operadores se llevará a cabo a través de la obtención de títulos habilitantes, cuyo número y alcance será determinado por el Consejo de Ministros y cuyo otorgamiento llevará a cabo el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación.

En este sentido, la Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, da traslado del Acuerdo de Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina tanto el número y vigencia de los títulos habilitantes señalados, que se cifran en uno

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

con vigencia para siete años, como las líneas para las que se otorgará (básicamente las líneas Madrid-Levante).

Con fecha 30 de septiembre de 2015 se produjo la publicación de la Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre, sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros, si bien el proceso no ha continuado avanzando.
Quedaron exceptuados del citado esquema transitorio de liberalización los servicios de transporte de viajeros con finalidad primordialmente turística, cuya prestación fue regulada por la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

Sociedades filiales

Por otro lado, Renfe Viajeros cuenta a cierre de 2015 con participación en dos sociedades: Comfersa y Elipsos.

Comfersa

Comfersa es una sociedad mercantil (100% capital público), participada por Adif en el 51% y por Renfe Viajeros en el 49%, constituida el 30 de noviembre de 1983 para gestionar soportes y productos publicitarios, así como otros servicios complementarios.

La Orden Ministerial HAP/583/2012, de 20 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, en el que se aprueba el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, mandata la extinción de COMFERSA mediante la cesión global de activo y pasivo a favor de Renfe Operadora y Adif.

A partir de ese momento se iniciaron los trámites necesarios para proceder con la extinción de la compañía, basando la actuación en los siguientes pilares:

- Garantizar la estabilidad en el empleo mediante la subrogación de los trabajadores en las compañías que suceden a COMFERSA en sus actividades.
- Inicio de un severo Plan de Austeridad.

Para dar cumplimiento a la Orden Ministerial, los contratos que RENFE y ADIF tenían adjudicados a COMFERSA fueron cedidos a Renfe Viajeros, Adif y Adif-AV y se sacaron a licitación las actividades incluidas en el área de Publicidad, con el objetivo de garantizar la continuidad de los servicios y garantizar la empleabilidad de los trabajadores, mediante su subrogación a estos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El sindicato CC.OO. presentó un recurso sobre la adjudicación del servicio de publicidad a Telson-Impulsa, al considerar que la empresa no cumplía con los requerimientos administrativos en el momento de presentar la oferta.

Esta demanda ha sido rechazada en primera instancia y ha sido recurrida ante la Audiencia Provincial de Madrid, estando a la espera de dictamen.

Con fecha 4 de septiembre de 2014, la Junta General de COMFERSA aprueba la reducción de capital de la Compañía en 5.793.604 euros, pasando de 5.937.279 euros a 143.675 euros.

Actualmente COMFERSA cuenta con un administrador único que está procediendo a la liquidación de la compañía y a la cesión de los activos y pasivos resultantes a Renfe Viajeros y a Adif, cesión que deberá ser aprobada por los Ministerios de Fomento y Hacienda y Administraciones Públicas.

Una vez que esto ocurra, se procederá la liquidación e inscripción de la misma en el Registro Mercantil.

Elipsos

Elipsos, creada en diciembre de 2000, bajo la fórmula de una joint venture, es una empresa conjunta de derecho español, participada a partes iguales por SVD/SCNF y Renfe Viajeros.

Asimismo, desde diciembre de 2010 gestiona la comercialización de los trenes de alta velocidad bajo la denominación comercial "*Renfe-SCNF en Cooperación*".

Desde el 15 de diciembre de 2013 está implantada la oferta internacional de alta velocidad, que circula por 3 infraestructuras diferentes (Adif, RFF y TP Ferro).

El año 2015 ha sido un año de estabilización del producto:

Tráfico Internacional: A pesar de un entorno de competencia muy fuerte, se ha conseguido incrementar en un 9% el número de viajeros y el 5% los ingresos vs 2014.

Tráfico doméstico: Muy buen comportamiento de este tipo de tráfico, tanto de Renfe como de SNCF, que en global ha crecido un 10% en número de viajeros.

Por mercados, el francés ha crecido en torno al 6,8% en viajeros y al 3,7% en ingresos, sobre todo por la distribución de títulos eurail a nivel internacional, mientras que el español ha presentado un comportamiento negativo, afectado por la competencia de aviación y carretera y por los diferentes sucesos acaecidos en Francia durante el año 2015, ya que se centra sobre todo en las relaciones Cataluña-Francia.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

En este sentido, el ejercicio 2015 ha venido marcado por:

a) La fuerte competencia sufrida en el ámbito internacional (larga distancia con el avión y media y corta con el bus y el vehículo privado), tanto a nivel de oferta, con importantes crecimientos en plazas ofertadas, como a nivel de precios, dado el impacto del descenso del precio del petróleo en estos medios de transporte.
b) Los diferentes atentados terroristas ocurridos en Francia (Charly Hebdo; Thalys; 13 noviembre), han provocado una fuerte contracción de la demanda turística internacional, especialmente en el segmento de turismo de ciudad y muy focalizado en el destino Paris.

Por último, cabe igualmente destacar la firma del Acuerdo Comercial por los dos accionistas, Renfe Viajeros y SNCF “Relativo a la gestión de un servicio de transporte ferroviario transfronterizo de alta velocidad de viajeros entre Francia y España por la nueva conexión Barcelona-Figueras-Perpiñan”.

Este acuerdo, que tiene por objeto regular los aspectos financieros, organizativos y jurídicos para la explotación conjunta de estos servicios en el periodo 15 de diciembre de 2015 a 31 de diciembre de 2018, encarga a Elipsos la comercialización y el desarrollo de los servicios internacionales, así como la optimización de los ingresos y los costes de la oferta internacional.

El alcance del Acuerdo Comercial fija:

- La aportación del material rodante y los servicios a prestar por cada empresa, los productos a ofertar, las condiciones de explotación y de distribución y el yield.
- Las condiciones de los repartos de costes entre los tráficos internacionales y los domésticos de cada país.
- Los criterios de imputación de ingresos del negocio Internacional.
- Los principios de reparto de los resultados de la Cooperación, fijándose el reparto del Margen Internacional a prorrata de su participación en Elipsos, es decir al 50% entre las dos empresas.
- Los compromisos de confidencialidad, no competencia entre las partes y la propiedad intelectual e industrial, etc.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Viajeros en su nueva configuración en el ejercicio 2015, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Asimismo, se incluyen por separado las cuentas de los servicios de transporte de viajeros considerados como obligación de servicio público y las de los denominados servicios comerciales, en cumplimiento de la Disposición Adicional decimotercera (sic) de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y como Anexo a este Informe las mismas cuentas en inglés y de acuerdo al formato acordado con la Unión Europea.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

El ejercicio 2015 ha estado marcado por los siguientes hechos:

- La puesta en explotación de nuevas infraestructuras ha dado lugar a la apertura de nuevos servicios en el eje atlántico, corredor de alta velocidad Valladolid- León, Salamanca, Zamora y Galicia.
- Los proyectos ***+renfe***.
- El desarrollo del Plan de Estaciones.
- La implantación de un nuevo plan comercial
- El proyecto WIFI.
- Plan de compra de material.

1. Inauguración de nuevos servicios.

Nueva infraestructura Eje Atlántico

El 18 de abril de 2015 se pone en explotación el nuevo tramo Santiago – Vigo, implantándose una nueva oferta comercial en el Corredor Atlántico que combina un nuevo servicio rápido de conexión de las principales poblaciones del eje, con servicios de proximidad para atender la movilidad de las poblaciones más pequeñas.

Los nuevos ***servicios rápidos*** implantados (10 por sentido y día) tienen las siguientes características:

- Mejora en los tiempos de viaje de hasta un 58%: El recorrido completo, A Coruña – Vigo, se realiza en 1 hora y 23 minutos, acortando el tiempo de viaje en 47 minutos; el trayecto Santiago – Vigo se realiza en 55 minutos, mejorando en 40 minutos el tiempo anterior.
- Las principales estaciones con parada de estos servicios son: A Coruña – Santiago de Compostela – Vilagarcía de Arousa – Pontevedra y Vigo.
- El servicio se presta con moderno material de la serie 121, lo que supone incrementar las plazas en torno al 40% por cada circulación.

Los ***servicios de proximidad***, que conectan las diferentes poblaciones del corredor con los principales núcleos urbanos mantienen las mismas paradas anteriores

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Asimismo, con el fin de favorecer la movilidad de los ciudadanos se han incorporado a la oferta nuevas relaciones mediante la interconexión de servicios con enlace garantizado y comercializados a través de Billetes Integrados.

Estos servicios se benefician de las nuevas infraestructuras del Corredor Atlántico permitiendo una mejora en los tiempos de viaje y posibilitando la interconexión de trenes de Media Distancia con Avant, así como, la de servicios de Media Distancia y Avant con trenes de Servicios Comerciales.

Las características de comercialización de estos servicios enlazados son las siguientes:

- Billete único para ambos trayectos.
- Garantía de enlace.
- Precios más competitivos con descuento de Ida y Vuelta adquiriendo en el mismo acto de la compra los dos trayectos tanto de ida como de regreso.
- No supone incremento de producción al utilizarse enlaces en servicios existentes.

La combinación de un mayor número de plazas a disposición de los viajeros, junto a un ahorro notable en los tiempos de viaje, ha conseguido una gran acogida por parte de los usuarios de los nuevos servicios en Galicia, incrementándose los viajeros del eje atlántico un 13,7% respecto al año 2014

Los servicios Avant han tenido un comportamiento excelente, con un crecimiento del 26% de viajeros más que en el 2014, y de los Servicios de Media Distancia Convencional, que han crecido un 9,3% en 2015 respecto a 2014.

Destaca el incremento de viajeros en el servicio Avant Ourense – Santiago – A Coruña, con un 29,5% en el período abril-diciembre de 2015, respecto al mismo período del año anterior.

En cuanto a los viajeros que utilizaron billetes integrados con el Eje Atlántico, el incremento de viajeros en el período abril-diciembre de 2015 respecto al año anterior ha sido del 117%.

Nueva LAV Valladolid-León

La nueva línea de alta velocidad, puesta en servicio el 30 de septiembre de 2015, ha supuesto la prolongación del corredor de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid hasta León, permitiendo la mejora de las conexiones ferroviarias de Larga Distancia desde Madrid hacia Asturias y Cantabria .

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Esta nueva infraestructura ha supuesto una mayor eficiencia de los servicios de radio corto OSP como flujo alimentador de los servicios comerciales de radio largo y una notable mejora en los tiempos de viaje:

- Asturias: 33'.
- Cantabria: 22' adicionales a los 25' por la renovación de vía entre Palencia y Santander.
- León: 40'.

La reducción de los tiempos de viaje generada por la apertura de las nuevas infraestructuras, así como la mejora de las existentes, se ha visto reflejada en un aumento de la demanda de los nuevos servicios de alta velocidad entre Valladolid y León, así como con el resto de las relaciones del corredor norte: Las relaciones Madrid-León se han incrementado en un 86 % y un 70 % respectivamente, mientras que las relaciones Madrid-Asturias y Madrid-Santander en un 35% y un 12 % respectivamente. También es importante el crecimiento de la demanda en relaciones intermedias: Palencia – León ha incrementado sus viajeros con respecto al 2014 un 442,9%, la Valladolid-Palencia un 15,1% y la Valladolid – León, un 259,2%.

Nuevos Servicios Madrid-Salamanca

El 17 de diciembre de 2015 entra en funcionamiento el nuevo servicio comercial entre Madrid y Salamanca.

La puesta en servicio de las nuevas infraestructuras en el tramo Olmedo – Medina del Campo – Salamanca, permiten una importante reducción de tiempos de viaje. El trayecto Madrid – Salamanca se puede realizar en 1 hora y 36 minutos, mejorando 64 minutos el tiempo del servicio anterior, permitiendo además la conexión directa entre Segovia y Salamanca.

Se ha implantado un nuevo servicio Alvia con 3 frecuencias por sentido.

Fruto de estas actuaciones, los viajeros entre Madrid y Salamanca han experimentado un aumento de viajeros del 50% en su primer mes de servicio.

Nuevos Servicios Zamora

Con la entrada en servicio del nuevo tramo de Alta Velocidad entre Olmedo y Zamora, que permite conectar Madrid con Zamora por la línea de alta prestación, se reducen los tiempos de viaje, tanto a Zamora como a Galicia, entre 20 y 30 minutos, en función de las paradas que se realicen.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

La puesta en servicio de las nuevas infraestructuras ha sido acogida de modo muy positivo por los usuarios del ferrocarril. Los viajeros entre Madrid y Zamora han experimentado un aumento de viajeros del 139% en sus primeras semanas de servicio.

2. El Plan *+renfe.*

En el mes de diciembre de 2014 se produjo el lanzamiento del Proyecto +renfe, diseñado como un plan que persigue la mejora de la competitividad, sostenibilidad y eficiencia del Grupo Renfe para situarlo en posición de liderazgo de cara al futuro entorno liberalizado.

Este Plan se articula a través de 51+1 proyectos con gestión transversal, orientados en dos ejes: la rentabilidad y el cliente.

En el ámbito de la rentabilidad, el objetivo es conseguir una mejora sustancial y sostenida de los ingresos sin olvidar la rentabilidad y el resultado económico, alcanzando el equilibrio económico, reduciendo el nivel de endeudamiento y por ende la dependencia del Estado en los servicios competencia de éste. Asimismo se ha trabajado en la mejora de la eficiencia y la optimización de la capacidad instalada, generando sinergias y aumentando productividades.

Por lo que respecta al cliente, +renfe busca una mejora de la calidad percibida, que ayude a consolidar el crecimiento de la demanda. Se trata de incrementar la satisfacción de los clientes, ofreciendo servicios innovadores, seguros, competitivos, de calidad y respetuosos con el medio ambiente.

Estos dos objetivos estratégicos se sustentan en tres ejes (mejora de los ingresos, de la eficiencia y de la calidad) y ocho programas (acción comercial sobre clientes, nuevos ingresos, eficiencia en recursos humanos, en procesos, reducción de costes, calidad en el servicio, hacia el cliente y en la Red), que se desarrollan a través de 51+1 proyectos clave para todas las áreas de la compañía.

Renfe Viajeros, en línea con el Plan +renfe, está acometiendo actuaciones encaminadas a:

- Maximizar sus ingresos.
- Maximizar el aprovechamiento productivo de sus activos.
- Mejorar la rentabilidad del servicio comercial y la eficiencia del servicio público.
- Aumentar la calidad del servicio.
- Mejorar la atención y los sistemas de fidelización al cliente.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Los proyectos estratégicos más relevantes que se han puesto en marcha en el 2015 son:

- El diseño de un ***nuevo Plan Comercial y un plan de Aprovechamiento de Activos*** *p*ara aumentar los ingresos, con la generación de nuevas líneas de negocio, el aumento del ingreso medio por viajero y la consecución de ingresos comerciales recurrentes.
- La implantación de un ***nuevo programa de fidelización***, que permita la optimización del sistema CRM de la compañía.
- La elaboración de un ***Plan de Parque,*** considerando las necesidades reales presentes y futuras de trenes, derivadas tanto de la evolución de los mercados como de las nuevas infraestructuras.
- La elaboración de un ***Plan de Mejora de Calidad de las Cercanías***, enfocado como un plan integral que incluye mejoras en las estaciones, haciéndolas accesibles y amigables, modernizando la flota, aumentando su imagen de confort y reduciendo sus costes de mantenimiento y limpieza.
- La puesta en funcionamiento de una ***red Wifi*** en estaciones y a bordo de trenes AVE.
- Mejora de la ***Web Comercial*** de Renfe Viajeros.

Las actuaciones emprendidas por la DG de Viajeros han sido los siguientes:

Estrategia Comercial y Clientes

- Elaboración de un nuevo plan comercial que supone una profunda actualización en la oferta comercial de Renfe Viajeros
- Incremento del aprovechamiento de los trenes. El aprovechamiento de los servicios comerciales en el año 2015 fue del 67,8%, 4,4 puntos por encima del año 2014, destacando el producto AVE con un 71,7 %, 6,0 puntos más que en el ejercicio anterior
- Lanzamiento del nuevo programa de fidelización en junio de 2015, denominado +Renfe, con el objetivo de incrementar los clientes fidelizados y el consumo de viajes dentro del programa.
- Nueva Web Comercial que incluye el sistema de compra en tres pasos, reduciendo sustancialmente el tiempo necesario para la adquisición de billetes y mejorando la navegabilidad.
- Reclamación de deuda pendiente de cobro: a 31 de diciembre de 2015 se habían recaudado 182 millones euros, lo que supone un 92% de la deuda pendiente de cobro en 2014.
- Reforma de 22 estaciones de Cercanías, dentro del Plan de Estaciones que tiene como alcance la remodelación de 109 estaciones.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Apertura del canal Twitter de Cercanías Madrid y remodelación del de Rodalies Catalunya.
- Instalación de los primeros equipos para el Auto-checkin.
- Lanzamiento del primer número de la nueva revista de Club + Renfe, enfocada a establecer un canal de comunicación con los clientes de los servicios comerciales y del programa de fidelización.
- Apertura de nuevas vías de ingresos publicitarios sobre activos que se espera que puedan generar en su primer año 1,5 millones de euros.
- Aprovechamiento de la web como generadora de ingresos, a través del lanzamiento de un nuevo servicio de venta de productos complementarios como hoteles, alquiler de coches, entradas, etc.
- Lanzamiento del proyecto Wifi en trenes de Alta Velocidad y en estaciones de Cercanías. Puesta en funcionamiento de las primeras estaciones con WiFi (Plaza Cataluña y Getafe Centro).
- Implantación del plan antifraude que se estima que en el 2015 habrá tenido un impacto positivo de 0,5 millones de euros para continuar creciendo en años sucesivos.

Operaciones y Producción

- Estimación de las necesidades de flota y aprobación del Plan de Flota en Servicios Comerciales. Se ha aprobado la licitación de la compra de 30 trenes de alta velocidad, de gran capacidad y con ancho UIC en el Consejo de Administración de la EPE RENFE-Operadora del 10 de noviembre.
- Impulso a la implantación de las 22 Medidas de seguridad marcadas por el Ministerio de Fomento, que se encuentran o implantadas o en fase de contratación.

3. Plan de Estaciones.

El 24 de junio de 2014 se aprobó por el Comité de Dirección de RENFE-Operadora el Plan de Inversiones en estaciones de Cercanías, impulsado por el Ministerio de Fomento.

El Plan de Estaciones además de abordar distintas necesidades en Estaciones de Cercanías gestionadas por Renfe Viajeros, comprende un conjunto de actuaciones para mejora de la accesibilidad que revierten de forma directa en el usuario cotidiano, facilitándole el itinerario que recorre desde la entrada a la estación hasta que accede al tren.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El Plan contempla 109 actuaciones, en su gran mayoría destinadas a mejorar la accesibilidad en estaciones: recrecidos, prolongaciones y ensanchamiento de andenes; instalación de ascensores; reformas y optimización de edificios; construcción de nuevos pasos inferiores y mejora de instalaciones en general.

El Plan actúa en todos los núcleos de Cercanías, tanto en estaciones de grandes núcleos urbanos como de pequeños municipios y supone un incremento (~45%) en el número de estaciones de Cercanías que serán accesibles.

La inversión asociada al Plan es de 159,6 millones de euros, 149,7 millones para estaciones y 9,9 para otras mejoras (señalética, mobiliario y otras de menor entidad).

El 60% del Plan está destinado a Cataluña (91,9 millones), el 15% a Madrid (25 millones) y el 25% restante para otros núcleos y proyectos varios.

Los hitos alcanzados han sido:

- De las 109 estaciones, 22 se encuentran ya en servicio, 18 están en obras, 38 en proceso de licitación y 31 en fase de proyecto.
- Se han invertido 18,5 millones de euros, 16,4 millones en estaciones y 2,1 en el apartado de otras mejoras.

En el año 2016 se prevé invertir 48,3 millones de euros, poniendo en servicio 35 estaciones e iniciando las obras en otras 30.

4. Actuaciones Comerciales.

Impulsado por el Proyecto ***+renfe***, el 2015 ha sido un año intenso en materia comercial.

Los buenos resultados obtenidos en Ingresos y Viajeros de servicios comerciales demuestran que han sido cambios acertados (incrementos sobre el año anterior a los cambios, 2012, del 15,0% y 37,8% respectivamente).

4.1.- Política Tarifaria

Revenue Management

Se ha dado continuidad a la gestión por Revenue Management, con el objetivo de seguir ajustando los precios ofrecidos a la demanda y dotarlos de flexibilidad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El Revenue estaba ya implantado en las líneas Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla y Madrid-Valencia.

En el 2015 se ha implantado en la línea Madrid-Huesca y en el 2016 se extenderá a las líneas Madrid-Alicante y Madrid-Málaga.

BonoAVE Flexible

Implantado en octubre de 2015, es un bono unipersonal, nominativo, multidestino, válido para 10 viajes de ida y/o vuelta y durante un periodo de 4 meses desde su compra, con el que el viajero puede moverse en todas las relaciones AVE.

El BonoAVE Colaborativo

Implantado en noviembre de 2015, para servicios de alta velocidad y larga distancia, permite compartir su uso hasta con cuatro titulares asociados para realizar un mismo trayecto de manera recurrente. Consta de 8 viajes de ida y/o vuelta entre dos estaciones, a utilizar en 4 meses desde la primera formalización. Permite un 30% de descuento sobre Tarifa Flexible.

Durante el año 2015 las ventas del BonoAVE, han aumentado un 16,76% respecto al año anterior, suponiendo, para todas sus modalidades, un 3% del total de viajeros.

Nuevo programa de fidelización +Renfe (Junio 2015)

Mediante el nuevo Programa de Fidelización los clientes tienen a su disposición un catálogo de prestaciones y servicios más amplio, mientras que la empresa dispone, al mismo tiempo, de más información sobre sus hábitos, lo que permite mejorar la gestión. A este programa está previsto que se incorporen también los clientes de Cercanías.

Este nuevo programada, llamado +Renfe, presenta un modelo de generación y redención de puntos dinámico y no basado en porcentajes, como hasta ahora. Recoge asimismo una nueva segmentación de tipología de tarjetas: básica, plata, oro y Premium, con una nueva escala para alcanzar el nivel superior de la tarjeta, haciendo más alcanzable el nivel de tarjeta plata, e incrementando las prestaciones por ser miembro del programa.

Por primera vez, este modelo de generación de puntos se trasladará a los clientes de la O.S.P. En diciembre de 2015 se amplió el programa a los servicios de Cercanías, permitiendo la obtención de puntos en la adquisición de títulos multiviaje, así como la redención en cualquier título, y en una segunda fase se extenderá a los usuarios de los servicios de Avant y Media Distancia.

En los siete meses de funcionamiento del nuevo programa se han producido 87.000 altas, un 15%, lo que supone que se han duplicado las altas frente al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.2.- Intermodalidad

En el 2015 año se han firmado diversos acuerdos con empresas de transporte por carretera como Alsa, el grupo Avanza o con la naviera Balearia. Asimismo y se ha renovado el acuerdo con TRAM de Alicante que permite a los viajeros de alta velocidad y Larga Distancia la utilización del TRAM hasta Benidorm con un billete combinado gratuito para el viajero.

En 2015 se ha potenciado la utilización de los billetes integrados, que favorecen la intermodalidad tren+tren y fundamentalmente entre servicios públicos y comerciales, facilitando muchas más posibilidades de conexión, lo que ha generado un crecimiento del 27% frente al año anterior y suponen el 2,75% del total de los viajes realizados en AVE-LD.

Estos acuerdos suponen un importante paso en la estrategia de comercialización, con la que se pretende captar clientes para el tren en nuevos segmentos de mercado, en base a la intermodalidad, integrando en un solo título diferentes modos de transporte.

Acuerdo de Intermodalidad Renfe + Balearia (Enero 2015)

Con este acuerdo, el cliente que desee realizar un viaje intermodal de barco+tren, obtiene un 50% de descuento en el segundo medio de transporte del recorrido.

Se pueden combinar recorridos en tren desde cualquier punto de la península a Valencia y Barcelona con salidas en barco desde estas dos ciudades a las Baleares. También se podrá combinar el tren con salida o destino a Algeciras con los viajes en barco entre esta ciudad con Ceuta o Tánger. Se prevé asimismo incorporar Málaga y Denia como puntos de enlace.

Acuerdo de Intermodalidad Renfe + Iberia (Septiembre 2015)

Renfe e Iberia han lanzado un billete único avión-tren de alta velocidad que conecta la red internacional de Grupo Iberia y varios destinos nacionales de Renfe.

Los billetes combinados se pueden obtener en un único proceso, tanto en las páginas web de Renfe como de Iberia, además de agencias de viaje y Serviberia. Permite conectar Córdoba, Málaga, Sevilla, Valladolid y Zaragoza con toda la red internacional de Iberia, Iberia Express y Air Nostrum.

Mejora intermodalidad aeropuerto T4 Barajas (Noviembre 2015)

Para facilitar el acceso a la T4, se han incrementado 2 servicios de cercanías que salen desde Madrid Atocha y que son directos desde Chamartín al aeropuerto, además de los servicios con billetes integrados con Salamanca y Galicia.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

4.3.- Distribución y Canales de venta

Canal de venta renfe.com - Compra Express (Octubre 2015)

Con este proyecto se renueva la web de Renfe convirtiéndola en una herramienta de distribución 'online' homogénea con el resto de canales de venta digitales, con una funcionalidad mejorada, una solución de compra 'express', nueva imagen y un portal único de cliente. Todo ello con la finalidad de aumentar los ingresos, reducir los costes de distribución y mejorar la calidad percibida por el cliente.

Con este desarrollo se puede obtener el billete en sólo tres pasos. Las ventas a través de la web suponen el 44% del total de las ventas de billetes. El 82% de la venta se realiza a través de la nueva Web y el 18% a través de la web clásica. El tiempo medio de sesión en la nueva web se ha reducido un 18,6% frente a la web clásica.

Con esta nueva página se ha disparado el uso del billete en el móvil: en el 2015 el 23,3% de clientes han usado esta modalidad, sobre el total de billetes vendidos por todos los canales.

4.4.- Atención al Cliente y Redes Sociales

Renfe en la Red

Este Proyecto, incluido en el Plan ***+renfe***, pretende seguir incrementando la presencia en las redes sociales. Se trata también de reforzar los canales de venta de una forma ágil y flexible en lo que se refiere a nuevos productos, ofertas de última hora y las plazas con poca demanda, al tiempo que busca nuevos ingresos, con una baja inversión.

Son aspectos destacables de este proyecto:

- La gestión de avisos e incidencias en tiempo real.
- Consolidar el canal como oficina de atención al cliente.
- La reciente creación de un twitter de Renfe Cercanías de Madrid.
- La venta a través de las redes sociales de productos y ofertas exclusivas.

Actualmente, Renfe está presente en cinco canales: Twitter, Facebook, Flickr, YouTube y blog. Cuenta con 100.000 seguidores oficiales, con un Klout de 87.

Nuevo site específico para familias (Julio 2015)

Este nuevo site aúna toda la información existente sobre las prestaciones, tarifas y servicios que Renfe dedica a las familias, ofreciendo información sobre menús infantiles, la cartelera de cine de entretenimiento a bordo, instrucciones

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

para viajar con la mascota, dónde encontrar un cambiador de pañales o el servicio de equipaje puerta a puerta.

Desde su implantación los billetes con tarifa de niño han crecido un 20% en 2015. La página ha recibido 275.382 visitas que han visto 342.727 páginas.

APP Atendo (Diciembre 2015)

Desarrollada en colaboración con Ilunión, el grupo empresarial de la Once y su Fundación, supone un nuevo medio sencillo y cómodo para solicitar la asistencia y acceder a toda la información asociada al servicio desde terminales móviles. Permite solicitar el servicio y consultar la Guía del Servicio Atendo, elaborada con criterios de Lectura Fácil en pdf accesible.

Se ha creado además un servicio de teléfono gratuito, para las personas con discapacidad visual, que se podrá usar para la compra de billetes, solicitud de información de billetes, cambio, anulaciones, compra para el usuario u otras personas.

Accesibilidad

Renfe Operadora tiene como objetivo general universalizar la accesibilidad a todos los productos y servicios que se ofrecen en colaboración con las instituciones y los agentes sociales expertos en accesibilidad.

El Plan de Estaciones incide especialmente en la mejora de la accesibilidad de las estaciones, con el recrecido de andes, la instalación de ascensores y la construcción de pasos subterráneos.

También se está desarrollando un proyecto para dotar de accesibilidad a los trenes de la serie 447 de Cercanías, con un coche con piso bajo a la altura del andén.

Se ha trabajado en las nuevas máquinas autoventa de Cercanías: Instalación del software de navegación por voz en estaciones de Zaragoza y Madrid. Asimismo, se han iniciado actuaciones que resuelvan o reduzcan barreras de accesibilidad a este canal de venta.

5. El Proyecto WIFI

Renfe Viajeros, S.A. ha elaborado el Proyecto Wifi y “+”, para mejorar el servicio ofrecido a sus clientes a bordo de los trenes de alta velocidad y dentro de las estaciones de Cercanías, vestíbulos y andenes.

El proyecto Wifi y “+” no se limita a ofrecer acceso a internet en trenes y en estaciones sino que permite diferenciar la oferta de Renfe gracias a una experiencia de viaje innovadora a través de contenidos y servicios digitales personalizados para el viajero.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El proyecto wifi se contempla como una actuación integral que incluye:

- Servicios suministro e instalación y mantenimiento integral de un sistema wifi que permite ofrecer conectividad y datos a bordo de los trenes, a través de las redes 4G y Satelital.
- El desarrollo, explotación y mantenimiento de una plataforma de contenidos/servicios para los trenes AVE y Estaciones de Cercanías,
- El servicio de entretenimiento a bordo de trenes AV-LD ya sea a través de medios audiovisuales o de la plataforma., según esta se vaya implantando en los trenes.
- Servicio integral de WiFi en estaciones de Cercanías Servicios.

Este servicio, adjudicado a la U.T.E. TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S.A. / TELEFÓNICA MÓVILES ESPAÑA, S.A. / TELEFÓNICA SOLUCIONES DE INFORMÁTICA Y COMUNICACIONES DE ESPAÑA, S.A.U. tiene un alcance para 89 trenes AVE y 25 estaciones, incluidas Getafe Centro y Barcelona Plaza de Catalunya.

La UTE adjudicataria podrá poner en valor la plataforma de contenidos de Renfe Viajeros, pudiendo generar ingresos con la gestión de contenidos/servicios, siempre con la oportuna coordinación y autorización de Renfe Viajeros, a cambio de un canon anual compuesto de una parte fija y una variable ligada a los ingresos generados

Esta Proyecto permitirá a Renfe:

Modernizarse

- Modernizar y transformar la Compañía mediante la incorporación de nuevas tecnologías
- Innovar en el servicio ofrecido al cliente con una experiencia a bordo diferenciadora

Diferenciarse

- Diferenciarse del resto de modos de transporte para ganar competitividad frente a la liberalización
- Ofrecer servicios personalizados al viajero en la plaza

Ser más eficiente en el gasto

- Generar ahorros en la producción (p.e. Contenidos de Películas, prensa digital…)
- Realizar compras de contendidos y servicios más diferenciadoras y actuales

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Generar ingresos para amortizar la inversión

- Recuperar y rentabilizar la inversión realizada
- Mantener los precios actuales y recibir ingresos adicionales por los contenidos y servicios consumidos
- Trasladar un canon de ingresos al proveedor por la gestión del servicio

6. Proceso de licitación de compra de material

El proceso de licitación compra de 15 trenes de alta velocidad y ancho UIC y su mantenimiento durante 30 años con opción de adquisición de 15 trenes adicionales y de prórroga del mantenimiento por 10 años más derivado del nuevo Plan de Flota.

Dicho Plan se ha diseñado teniendo en cuenta la movilidad asociada a la evolución económica, el escenario de infraestructuras previsto, el previsible proceso de liberalización, la mejora de gestión en la productividad del parque y el incremento de capacidad del parque, como principales parámetros.

Las características básicas de la licitación son:

- Se plantea una adquisición inicial de 15 trenes de ancho UIC, tritensión, que podrá ser ampliada a otros 15, en función de las necesidades operativas de Renfe-Viajeros, en lotes de 5 en 5. Los 15 trenes adicionales podrán ser de rodadura desplazable.
- Es un contrato abierto, mediante el procedimiento restringido, por un importe inicial de la operación de 1.096 M€ (470 de suministros + 626 de gastos de mantenimiento) y un máximo de 2.642 M€ (885 de suministros + 1.757 de gastos de mantenimiento), en caso de ejercer las posibles opciones.
- Los trenes tendrán un mínimo de 400 plazas, debiendo cumplir con la normativa de accesibilidad vigente y estarán dotados de tecnología Wifi.
- Incluye el mantenimiento durante toda la vida útil del tren, para garantizar que la oferta adjudicataria sea aquella que garantice el menor coste de explotación asociado a los trenes durante la vida de éstos
- El mantenimiento se realizará obligatoriamente a través de una Sociedad Mixta entre el adjudicatario y Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Establece la reserva de realizar las operaciones de segundo nivel de mantenimiento, tanto tren completo, como componentes principales, a través de Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Contempla asimismo un nuevo sistema de penalizaciones con posibilidad de bonus en caso de que el índice de fiabilidad o disponibilidad se sitúe por encima del índice ofertado.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Se establece un punto de control (break point), el primero a los 10 años y el resto cada 5 años.
- Se valorará positivamente que la fabricación de los trenes, como de sus componentes, se lleve a cabo en España.

El proceso está diseñado para que resulte adjudicatario la propuesta de Tren que ofrezca el menor coste por plaza-km durante la vida de los nuevos trenes, contemplándose en dicho coste, el precio de suministro, el consumo energético del tren, el mantenimiento durante toda la vida útil de los trenes adquiridos, la disponibilidad y el número de plazas ofertadas.

7. Otros aspectos relevantes

- En el ámbito de los ***Recursos Humanos***, en el ejercicio 2015 y dentro del ámbito del Convenio Colectivo, se ha aprobado un Plan de Empleo y Desvinculaciones que en la DG de Viajeros afectará a más de 490 personas.

  Este Plan de Desvinculaciones voluntarias, tiene su origen en la singularidad de la especialización ferroviaria, que queda plasmada en la Orden FOM 679/2015, de 9 de abril, que regula, entre otras cosas, las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación, y que impiden que se produzca un automatismo en el proceso de sustitución de los trabajadores y que se necesiten largos periodos de formación adaptativa para el desarrollo de dichas funciones.

  Esta circunstancia, unida a la eliminación de la edad forzosa de jubilación, la elevada edad de la plantilla y los exigentes condicionamientos psicofísicos para ejercer las funciones señaladas, aconsejaban la implementación de un Plan que permitiera realizar previsiones de las necesidades de cobertura de vacantes para poder garantizar la continuidad del servicio ferroviario, consiguiendo además un rejuvenecimiento de la plantilla.

  Por lo tanto, se pretende con las características generales de este Plan, contar con un plazo de 6 meses para que, en el caso de ser necesaria la reposición del trabajador saliente,

  Es decir, este Plan dota al Grupo RENFE-Operadora de una herramienta de gestión y de capacidad organizativa para acomodar los procesos productivos anticipadamente, disponiendo del suficiente tiempo como para

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

dar la formación oportuna y que el aspirante a ocupar el puesto de trabajo tenga todos los requisitos formativos para su incorporación inmediata a la producción.

Asimismo, este Plan permitirá ir adaptando el perfil de la plantilla de Renfe para poder abordar con éxito los nuevos retos que el entorno de competencia y alta tecnificación requieren,

- Se ha impulsado la implantación de las 22 Medidas de Seguridad del Ministerio de Fomento, reforzando y actualizando los sistemas de señalización y seguridad en trenes.

- Lo detallado en puntos anteriores ha tenido su reflejo en las ***contrataciones realizadas o iniciadas*** en el ejercicio, entre las que caben destacar:

    - El proceso de licitación compra de 15 trenes de alta velocidad y ancho UIC y su mantenimiento durante 30 años con opción de adquisición de 15 trenes adicionales y de prórroga del mantenimiento por 10 años más derivado del nuevo Plan de Flota.
      Dicho Plan se ha diseñado teniendo en cuenta la movilidad asociada a la evolución económica, el escenario de infraestructuras previsto, la liberalización, la mejora de gestión en la productividad del parque, incremento de capacidad, etc.
    - La adjudicación del servicio WIFI en trenes y estaciones.
    - La adjudicación del servicio de mantenimiento y desarrollos evolutivos del sistema de venta para un plazo de 3 años.
    - El servicio de mantenimiento de escaleras mecánicas y ascensores, por un periodo de 4 años.

RESULTADOS

El año 2015 ha sido un año muy positivo para Renfe Viajeros registrándose un resultado antes de impuestos de +8,4 millones de euros, lo que significa mejorar el obtenido en el ejercicio 2014 en 159,5 millones. Este resultado es la consecuencia de la estrategia de consolidación y captación de viajeros, la optimización tarifaria y la racionalización de la oferta, seguida en la compañía.

Desde un punto de vista de gestión económico-contable es necesario explicar dos hechos relevantes:

- En primer lugar, la aplicación de la especialización de los negocios en la estructura organizativa, ha supuesto que los contratos de mantenimiento de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

material rodante con la industria particular, que durante el año 2014 estaban gestionados por Renfe Viajeros, pasen a ser gestionados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, lo que implica que:

- Estos gastos pasan de la clasificación de “servicios del exterior” a “servicios intragrupo”
- Los ingresos derivados de las penalizaciones a la industria particular han pasado de ser considerados “otros ingresos” a computarse como “otros ingresos intragrupo”.
- Los descuentos por limpieza que se consideraban “ingresos intragrupo” pasan a conceptuarse como “menores gastos de mantenimiento”.

- Por otra parte, en el ejercicio 2015 se modifica el tratamiento contable de las grandes reparaciones del material, que hasta el año 2014 se consideraban gastos de explotación, y a partir de 2015 tienen la consideración de inversiones, y, consecuentemente, de gastos amortizables durante el periodo de tiempo que transcurre hasta la fecha en que se realice la siguiente revisión:

- Los efectos de la aplicación de esta medida son:

  - El gasto es más uniforme a lo largo de los ejercicios, independientemente del volumen de grandes reparaciones efectuadas en cada año, por lo que el análisis de costes a partir de la cuenta de resultados es más estable.

  - Disminuyen los costes de otros materiales y servicios y se incrementan los de amortización

  - El valor contable de los activos próximos a la finalización de su vida útil se incrementa cuando se le realiza una gran reparación, la cual ha de amortizarse en el periodo de utilidad de dicha reparación. Esto permite aflorar el valor de activos ya amortizados.

  - El nuevo criterio se adecúa en mejor medida a lo que establece el PGC respecto a las grandes reparaciones y las inspecciones generales que se llevan a cabo de forma periódica.

Demanda e Ingresos obtenidos

En cuanto a la demanda captada, el número de viajeros globales, 465,2 millones, supera ligeramente la existente en el 2014 (0,1%), si bien, cabe distinguir la diferente evolución que han presentado los servicios comerciales y los servicios de Obligación de Servicio Público respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Los ingresos de tráfico obtenidos se han situado en 2.006,9 millones de euros, superando el 2014 en un 3,4%.

En relación con los ***servicios comerciales***, el número de usuarios asciende en el año 2015 a 30,8 millones, frente a los 29,7 millones del año anterior, lo que supone un aumento de la demanda del 3,8% lo cual, unido a una mejora del ingreso medio por viajero del 1,4%, han dado como resultado un incremento de ingresos del 5,2%.

Destaca la evolución positiva la demanda de la Alta Velocidad, que con 19,4 millones de viajeros mejora la existente en el 2014 en un 8,1 % y los ingresos sobre ese año en un 9,7%.

En el caso de los ***servicios públicos*** se atenúa la tendencia bajista de la demanda observada en el ejercicio anterior, manteniéndose en niveles similares a este (-0,2%). La subida media de tarifas del 1,85%, en el caso de los servicios financiados por la Administración General del Estado, y la no revisión de precios para los servicios de Cercanías y Media Distancia competencia de la Generalitat de Cataluña, hacen que el incremento de ingresos medio sea del 0,4% respecto a los del pasado año.

Encuadrado en estos servicios públicos, el producto AVANT destaca por su buena evolución (+7,2 % en viajeros y +4,7% en viajeros vs. 2014).

Cabe destacar la mejora de 2 puntos porcentuales registrada en el índice medio de aprovechamiento de Viajeros respecto a 2014, especialmente reseñable es el caso de los servicios comerciales, con un índice 4,4 puntos porcentuales superior al del pasado año, mientras que los servicios públicos también mejoran, en este caso en 0,4 puntos. Vuelve a ser significativa la Alta Velocidad que con niveles de aprovechamiento del 71,7% supera en 6,0 puntos porcentuales al 2014.

El total de ingresos del año 2015 asciende a 2.707,6 millones de euros, lo que supone un incremento del 3,0% respecto al ejercicio 2014. De ellos, 2.006,9 millones corresponden a la venta de títulos de transportes, obteniéndose un importe un 3,4% superior al del pasado año.

En comparación con el año 2014, los ingresos varios presentan un incremento de 11,2 millones de euros, un 19,9%, siendo las principales variaciones las siguientes:

- En el ejercicio 2015 se han incluido 9,2 millones por la liquidación anual del Convenio con SNCF por el AVE Internacional, concepto que no se incluyó en el ejercicio 2014 al no disponer de un Acuerdo Comercial con la SNCF que regulase el procedimiento para realizar las liquidaciones de la

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

explotación en común de las líneas de Alta Velocidad internacionales entre España y Francia. Dicho acuerdo fue firmado en 2015.

- Los ingresos derivados del Convenio Adif de Cercanías se incrementan en 1 millón de euros respecto a los del pasado año, correspondiente a la diferencia de provisión por liquidación de Adif en las estaciones de RAM.
- En beneficio por venta de inmovilizado, se ha figurado el correspondiente a la venta de cuatro coches de la composición "Costa Verde" a la EPE para el proyecto de Ecuador, de una locomotora s/252 a Renfe Mercancías y de dos ramas s/592.2 a Renfe Alquiler de Material Ferroviario, lo cual ha supuesto 1,8 millones más de ingresos por este concepto que en el anterior ejercicio.

En cuanto al capítulo de la Compensación de las Administraciones Públicas, se ha registrado un total de 610,9 millones de euros; de ellos, 495,5 millones son el déficit de los servicios correspondientes al ejercicio, de acuerdo con el contrato suscrito entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora el día 16 de diciembre de 2013 para los servicios competencia de la AGE; mientras que los 115,4 millones restantes son el déficit anual generado por la prestación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña en 2015, según la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE-Operadora y la Generalitat de Cataluña, con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

Gastos de Explotación

El conjunto de gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones y servicios ADIF, y materiales y servicios prestados por proveedores externos e intragrupo) suman un total de 2.337,2 millones de euros, siendo un 3,6% inferiores a los del pasado año.

Las principales desviaciones se producen en los siguientes capítulos:

Personal.

El gasto total en 2015 ha sido de 534,0 millones de euros, un 1,0% inferior al año anterior, habiendo disminuido en 139 el número de agentes medios.

También se ha incluido el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2015 por un importe de 22,1 millones de euros.

Adicionalmente, se ha incluido una provisión de gastos correspondiente a ejercicios anteriores por un importe de 15,3 millones de euros, en línea con lo establecido en la Disposición Adicional duodécima de la Ley 48/2015, de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Presupuestos Generales del Estado 2016, para la recuperación del 50% de la paga extraordinaria del mes de diciembre de 2012 suprimida en su día.

Energía de Tracción.

El importe registrado por este concepto se sitúa en 253,3 millones de euros, siendo ligeramente superior (0,2%) al del pasado ejercicio, si bien es significativamente diferente el comportamiento según el tipo de energía.

En cuanto a la energía eléctrica, el total del gasto se incrementa en un 5,5%, a pesar de la disminución del 1,3% de la producción, medida en Toneladas-km Brutas (TKB), mientras que el precio medio registra una variación al alza del 6,8%.

Por su parte, el importe de la energía diésel disminuye en un 31,7% respecto a 2014 como consecuencia, fundamentalmente, de la disminución en el precio medio en un 23,3%, mientras que el número de TKB's se reduce un 8,4%.

Cánones ADIF.

El gasto total de esta partida ascendió a 604,4 millones de euros, situándose 1,5 millones por encima de la cifra registrada en 2014, esto es, una desviación del 0,3%, a pesar de haberse producido una actualización del 1% en las tarifas unitarias, fruto del ajuste oferta/demanda y de la racionalización de la producción.

El desglose por tipo de canon es el siguiente: 484,6 millones para los de Infraestructuras (disminución del 0,6%) y 119,8 millones en los de Utilización de Estaciones y otras instalaciones (3,6% de mayor gasto).

Estas desviaciones se deben a dos tipos de factores:

- En el caso de los cánones de Infraestructuras, la disminución del gasto viene motivada por el decremento de las variables de producción (Km-tren y plazas-km)

- El incremento del gasto en los cánones de Estaciones se debe a que, si bien el número total de viajeros es un 0,1% superior al del pasado año, en los servicios comerciales el aumento es del 3,8%, siendo este tipo de viajeros los que utilizan estaciones de subida/bajada con un precio unitario más elevado.

Servicios ADIF.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El gasto acumulado a diciembre de 2015 en el resto de Servicios ADIF, se situó en 51,8 millones de euros, siendo un 5,0% (-2,7 millones de euros) inferior a la cifra alcanzada el año anterior, produciéndose caídas tanto en la comisión por venta de billetes (-1,7 millones), como en el servicio de atención al cliente (-0,4 millones), al descender el número de billetes vendidos en estaciones Adif con respecto al año 2014.

Otros Materiales y Servicios (servicios prestados por terceros e intragrupo).

La cifra del resto de gasto de Materiales y Servicios, una vez descontados los cánones y servicios Adif, se sitúa en 871,6 millones de euros, lo que supone un ahorro del 8,7% respecto al año 2014.

Los costes más relevantes de este apartado son los referentes al mantenimiento del material rodante y resto de servicios intragrupo que, con un importe de 638,3 millones de euros, representan el 41,8% del total de materiales y servicios de Renfe Viajeros, situándose un 10,7 % por debajo del año anterior.

Para el análisis de estos conceptos debe tenerse en cuenta que en el ejercicio 2015 los costes de mantenimiento de material, por actividad subcontratada a la industria particular, han sido facturados directamente por Renfe Fabricación y Mantenimiento a Renfe Viajeros y por tanto, están incluidos en “Servicios Intragrupo”, mientras que en 2014, los contratos de mantenimiento con la industria privada, estaban gestionados directamente por Renfe Viajeros, recogiéndose en el epígrafe de “Mantenimiento de Material”, quedando los correspondientes a facturaciones de Renfe Fabricación en “Servicios Intragrupo”.

Otra circunstancia a considerar es el impacto del cambio en el tratamiento contable de las grandes reparaciones de material, que han pasado a considerarse inversiones, mientras que en el ejercicio 2014 se incluían como gastos de explotación. La diferencia entre la reducción de gastos de servicios del exterior y el incremento de las amortizaciones ha sido de 25,6 millones de euros.

En el capítulo de Restos de Servicios del Exterior se produce una disminución de 6,4 millones de euros, (3,7%) respecto a los datos del año 2014, destacando los ahorros producidos en algunos conceptos tales como:

- Uniformes (1,9 millones), debido a que en 2014 se realizó la dotación de prendas mientras que en 2015 únicamente se realiza las reposiciones necesarias.
- Servicios bancarios (0,5 millones).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2015 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 43,49 días (61,37 días en el ejercicio 2014), lo que ha supuesto reducir este plazo un 29,1%.

Además, en el ejercicio 2016 se va a implantar un proyecto de digitalización de facturas, que permitirá reducir el tiempo empleado en su tramitación, lo que redundará en una mejora del periodo medio de pago.

El resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 370,5 millones de euros, 166,2 millones mayor que el registrado en 2014, lo que supone una mejora del 81,4%.

En el epígrafe de Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado se alcanza un total de gasto de 302,7 millones de euros, incrementándose en un 31,7% la cifra del año anterior, y el análisis de cada una de estas partidas es el siguiente:

Las amortizaciones del inmovilizado se incrementan un 31,7% (69,4 millones) debido principalmente al impacto del cambio en el tratamiento contable de las grandes reparaciones de material ya comentado anteriormente, y que supone un mayor valor de los activos y, por tanto, un mayor gasto en concepto de amortizaciones.

Por otra parte, los retiros del inmovilizado han aumentado en 2,0 millones de euros, 18,8% respecto a 2014, derivado, fundamentalmente, del accidente acaecidos en el año 2015 en un tren internacional de la serie 100F.

En cuanto al Resultado Financiero, se sitúa en -83,6 millones de euros, mejorando un 27,6% respecto al alcanzado en el año 2014. Los hechos más relevantes del ejercicio en este apartado son:

- El apunte de un ingreso por importe de 5,6 millones de euros en concepto de intereses de demora derivados de la devolución de la prorrata del IVA del año 2005,
- El registro de un deterioro en la participación financiera de la sociedad filial Comfersa, por importe total de 1,6 millones de euros

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- La disminución del endeudamiento y del coste medio de la financiación alcanzado en este ejercicio, 1,9%, respecto al del año 2014 (2,39%).

El Resultado de Ejercicios Anteriores alcanza una cifra de -5,2 millones de euros, y la partida más significativa se corresponde con los ajustes derivados de la auditoría realizada por la IGAE a las liquidaciones del año 2014 presentadas por Renfe Viajeros tanto para los servicios financiados por la AGE como para los que son competencia de la Generalitat de Cataluña, lo que ha supuesto un registro de 3,7 millones de euros de menores ingresos para los servicios públicos; 2,0 y 1,7 millones respectivamente.

En el ejercicio 2015 se han registrado unos Resultados Excepcionales de 29,5 millones de euros siendo las principales partidas;

- Ingresos derivados de la devolución de la prorrata del IVA 2005, por un total de 12,8 millones de euros.
- Abono de 14,1 millones de euros, derivados del Convenio con la Junta de Castilla y León de los ejercicios 2007 a 2013.
- Indemnización de 2,5 millones de euros en concepto de lucro cesante derivado del accidente de dos ramas s/103 en el año 2013, por parte del mantenedor Nertus,

Como consecuencia de todo lo expuesto anteriormente, el Resultado antes de impuestos de la sociedad Renfe Viajeros S.A., en el año 2015 alcanzó la cifra de 8,4 millones de euros.

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los ***Servicios Comerciales*** presentan un resultado negativo de 8,4 millones de euros mejorando en 130,6 millones el ejercicio 2014 (-139,0 millones €), con un incremento en los ingresos del 6,1% respecto al año pasado, mientras que los gastos disminuyen en un 3,7%, fruto de las diferentes acciones comerciales llevadas a cabo a lo largo del ejercicio, así como a las medidas de racionalización de la oferta para su adecuación a la demanda y de la contención del gasto.
  En este ejercicio, ha mejorado el resultado de todos los productos, de Servicios Comerciales, destacando significativamente el AVE, con un +94,5 millones de euros, 93,1 más que en el 2014.

- En los ***Servicios considerados como Obligación de Servicio Público*** cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado, y según

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

lo establecido en el contrato firmado el 16 de diciembre de 2013 entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora, se ha registrado un ingreso de 495,5 millones de euros en concepto de compensación para cubrir el déficit de los servicios correspondientes al ejercicio 2015, quedando un resultado antes de impuestos negativo de 2,0 millones originado por los ajustes de la IGAE anteriormente mencionados.

Y respecto a los servicios cuya titularidad corresponde a la ***Generalitat de Cataluña,*** y en virtud de la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE-Operadora y la Generalitat de Cataluña con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat, se ha registrado un devengo por valor de 115,4 millones de euros que cubren el déficit generado por la prestación de dichos servicios el año 2015, quedando un resultado antes de impuestos negativo de 0,1 millones de euros, que se corresponden a los ajustes realizados por la IGAE relativos al ejercicio 2014 y anteriores, así como al beneficio razonable del Plan de Acción de 2015.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2015 vs 2014 de las principales magnitudes de tráfico así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

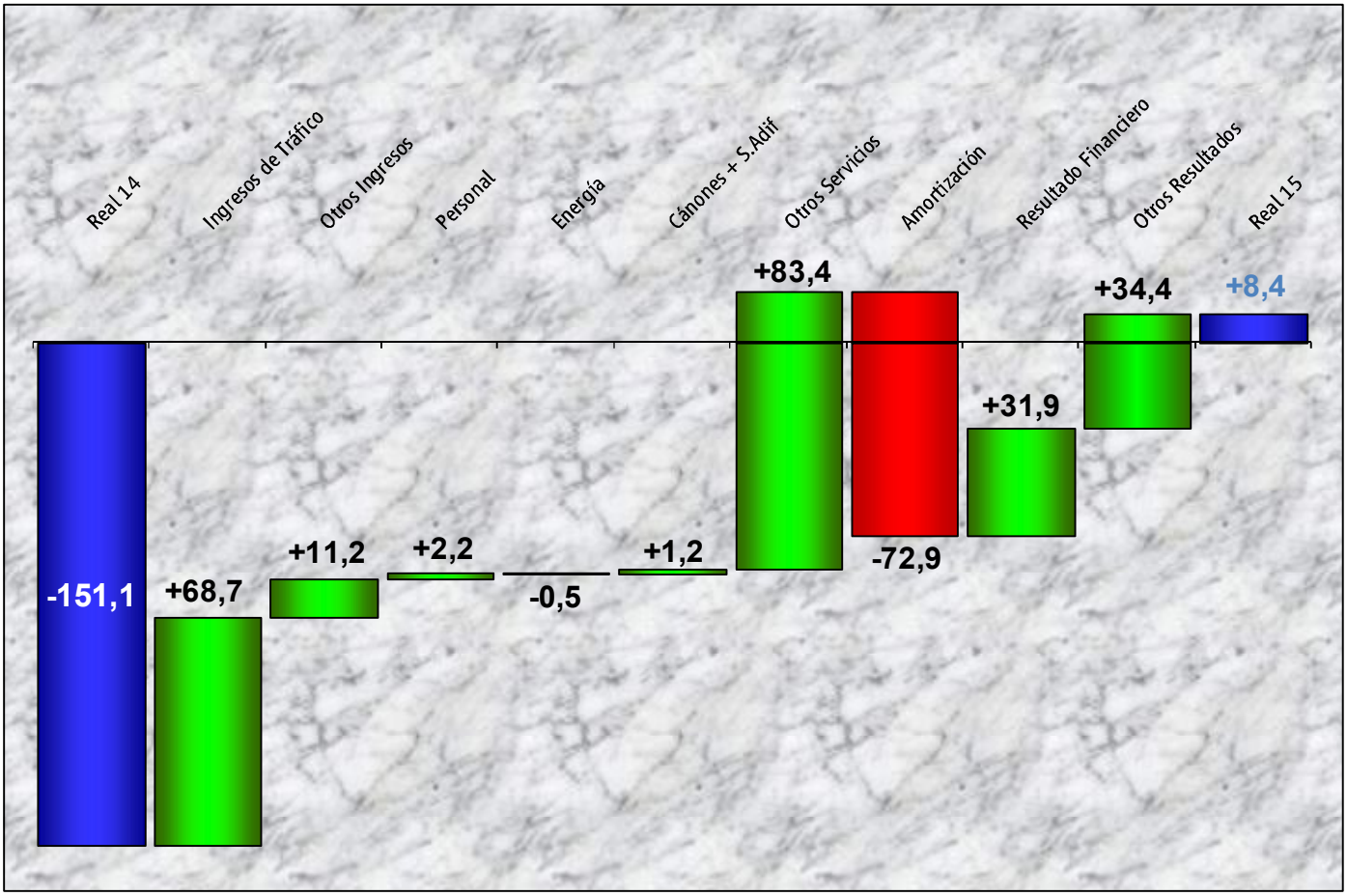
Renfe Viajeros

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte (3)	2.006,87	1.940,65	66,22	3,4
	Servicio Público	711,35	709,62	1,73	0,2
	Servicio Comercial	1.295,52	1.231,03	64,48	5,2
	Convenios Específicos CC.AA.	22,40	21,38	1,03	4,8
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	610,93	609,53	1,41	0,2
	Ingresos Varios	67,41	56,21	11,21	19,9
+	TOTAL INGRESOS	**2.707,62**	**2.627,76**	**79,86**	**3,0**
	GASTOS				
	Personal	534,05	539,35	-5,30	-1,0
	Plan ERE / Desvinculación	22,07	18,98	3,08	16,2
	Energía de tracción	253,34	252,81	0,53	0,2
	Cánones (2)	604,37	602,87	1,50	0,2
	Servicios Adif	51,78	54,51	-2,73	-5,0
	Servicios Intragrupo	605,71	363,55	242,16	66,6
	Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	32,54	350,89	-318,35	-90,7
	Servicios a Bordo	65,80	66,67	-0,87	-1,3
	Resto de Servicios	167,50	173,85	-6,35	-3,7
-	TOTAL GASTOS	**2.337,15**	**2.423,48**	**-86,33**	**-3,6**
=	RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	**370,47**	**204,28**	**166,19**	**81,4**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	302,72	229,78	72,94	31,7
=	RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	**67,75**	**-25,50**	**93,25**	**365,7**
	Ingresos Financieros	8,94	4,36	4,58	105,2
	Gastos Financieros	92,54	119,87	-27,33	-22,8
+/-	Resultado Financiero	-83,60	-115,51	31,92	27,6
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	-5,18	-8,35	3,17	38,0
+/-	Resultados Excepcionales	29,45	-1,73	31,18	>1000
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**8,43**	**-151,09**	**159,52**	**105,6**
-	Impuesto sobre Beneficios	4,42	-3,48	7,90	226,8
=	RESULTADO	**4,02**	**-147,60**	**151,62**	**102,7**
	Coeficientes de Cobertura				
	Al EBITDA(%)	115,9	108,4	**7,42**	
	Al EBIT (%)	102,6	99,0	**3,53**	
	Al Resultado Antes de Impuestos(%)	100,3	94,6	**5,47**	
	Al Resultado (%)	100,1	94,7	**5,47**	

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 80,2% Canon Infraestructura y 19,8% Canon Estaciones
(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 1,12 millones de €.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Renfe Viajeros
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Viajeros

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2015 IMPORTE (miles Euros)	2015 % s/ TOTAL	2015 % ACUM.	2014 % s/ TOTAL	2014 % ACUM.
Total ADIF	**656.141,0**	42,9	42,9	40,8	40,8
Canon Infraestructura	484.612,6	31,7		30,2	
Canon Estaciones	119.752,4	7,8		7,2	
Servicios ADIF	51.775,9	3,4		3,4	
Servicios Intragrupo (*)	**605.707,4**	39,6	82,6	22,5	63,3
Servicios a Bordo y en Tierra	**123.135,3**	8,1	90,7	7,7	71,0
Reparación y Conservación de estaciones	**36.546,3**	2,4	93,1	2,2	73,3
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**32.542,8**	2,1	95,2	21,8	95,0
Comisiones a Operadores Viajeros	**14.852,1**	1,0	96,2	0,9	95,9
Energía U.D.T.	**10.354,2**	0,7	96,8	0,8	96,6
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**8.148,8**	0,5	97,4	0,4	97,1
Servicios Bancarios	**6.942,5**	0,5	97,8	0,5	97,5
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**4.224,9**	0,3	98,1	0,2	97,7
Gastos de Viaje del Personal	**4.036,5**	0,3	98,4	0,2	98,0
Canon util. línea otros operadores	**4.027,5**	0,3	98,6	0,2	98,2
Estudios y Consultorías	**1.185,0**	0,1	98,7	0,1	98,3
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	**943,2**	0,1	98,8	0,4	98,7
Trabajos Realizados por Terceros	**922,8**	0,1	98,8	0,1	98,8
Resto	**17.984,0**	1,2	100,0	1,2	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**1.527.694,3**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Viajeros

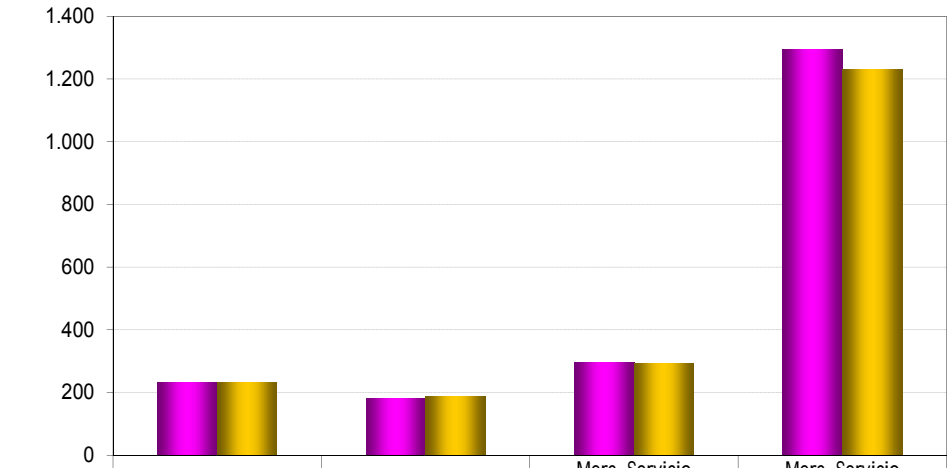
PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	% 2015/2014
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	2.006,87	1.940,65	3,4
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	8,08	8,17	-1,1
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	465.201,5	464.960,5	0,1
Viajeros - Kilómetro (Millones)	24.825,3	23.753,5	4,5
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	53.737,0	53.769,5	-0,1
Kilómetros - Tren (Miles)	167.773	171.482	-2,2
Plazas / Tren	320	314	2,1
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	46,2	44,2	2,0
Ingresos / Km. Tren	11,96	11,32	5,7
Viajeros / Tren	148	139	6,8
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	47.752,5	48.759,0	-2,1
Diésel	4.582,0	4.999,8	-8,4
Eléctricas	43.170,5	43.759,2	-1,3
PERSONAL			
Número medio de personas	8.642,3	8.780,9	-1,6

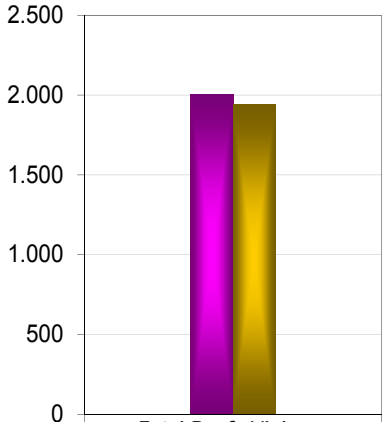
(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

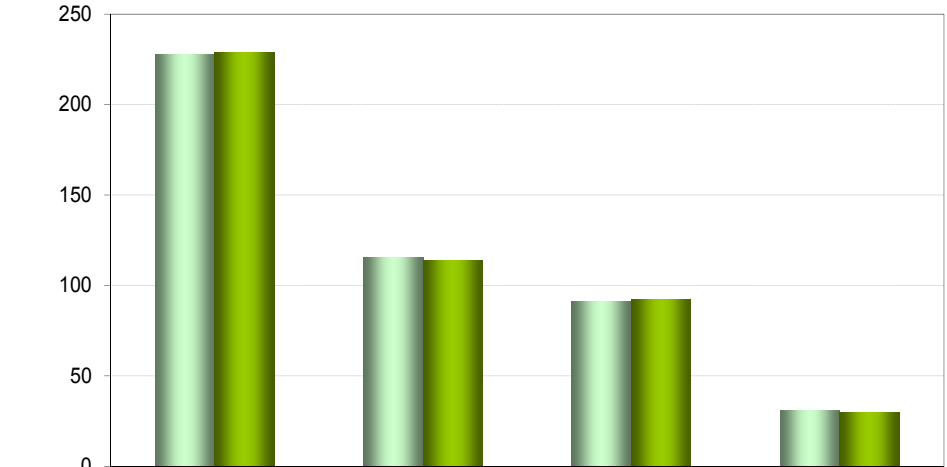


	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Merc. Servicio Público	Merc. Servicio Comercial
Año 2015	233,89	182,35	295,11	1.295,52
Año 2014	230,74	185,97	292,91	1.231,03

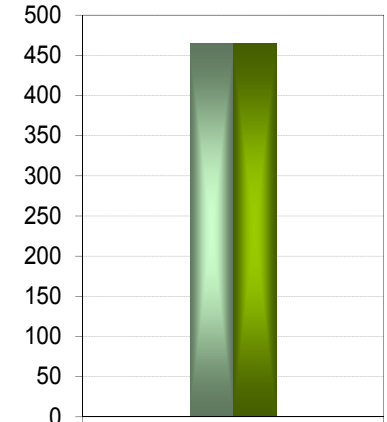


	Total Renfe Viajeros
Año 2015	2.006,87
Año 2014	1.940,65

Viajeros



	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Merc. Servicio Público	Merc. Servicio Comercial
Año 2015	227,8	115,4	91,2	30,8
Año 2014	229,1	113,9	92,2	29,7



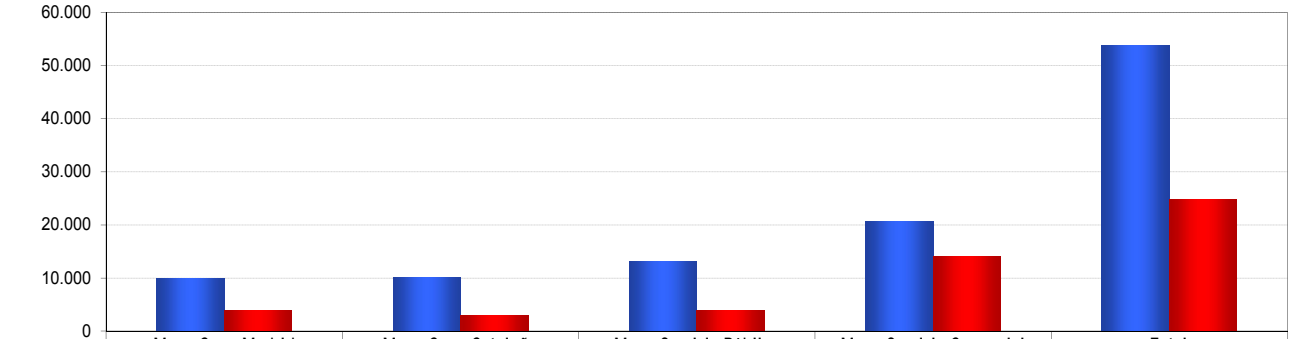
	Total Renfe Viajeros
Año 2015	465,2
Año 2014	465,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE VIAJEROS

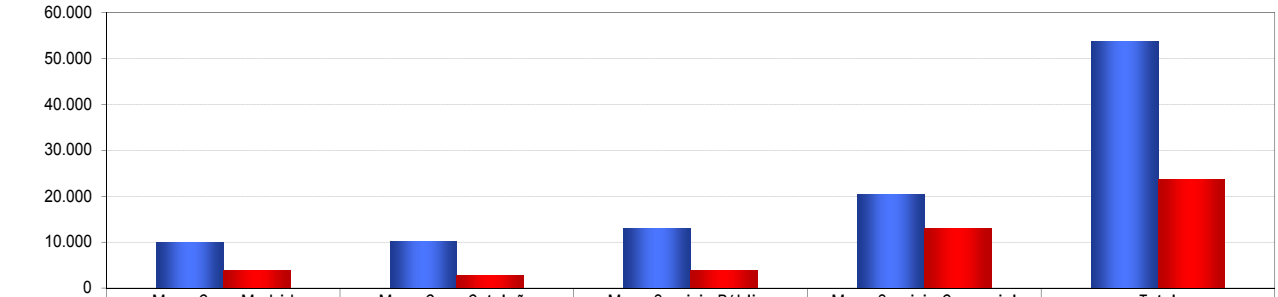
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2015



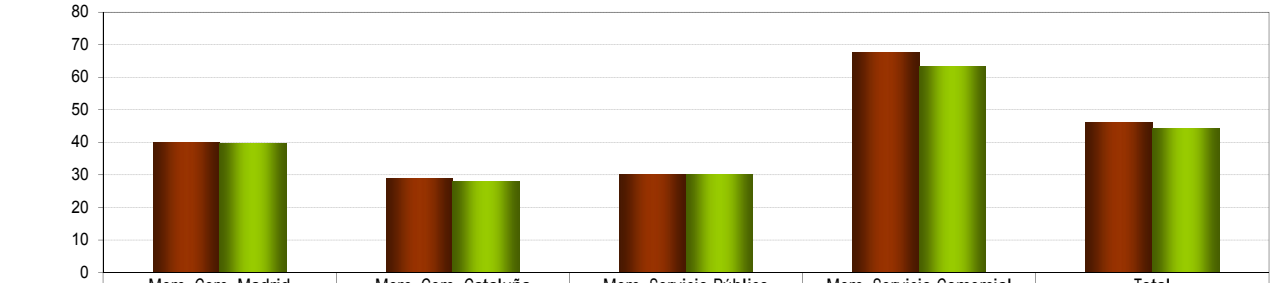
	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Merc. Servicio Público	Merc. Servicio Comercial	Total
OFERTA	9.851,7	10.141,5	13.071,2	20.672,5	53.737,0
DEMANDA	3.929,6	2.930,6	3.944,0	14.021,1	24.825,3

Año 2014



	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Merc. Servicio Público	Merc. Servicio Comercial	Total
OFERTA	9.984,9	10.210,4	13.068,6	20.505,6	53.769,5
DEMANDA	3.952,0	2.845,4	3.953,6	13.002,5	23.753,5

Aprovechamiento(%)



	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Merc. Servicio Público	Merc. Servicio Comercial	Total
Año 2015	39,89	28,90	30,17	67,82	46,20
Año 2014	39,58	27,87	30,25	63,41	44,18

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.2. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

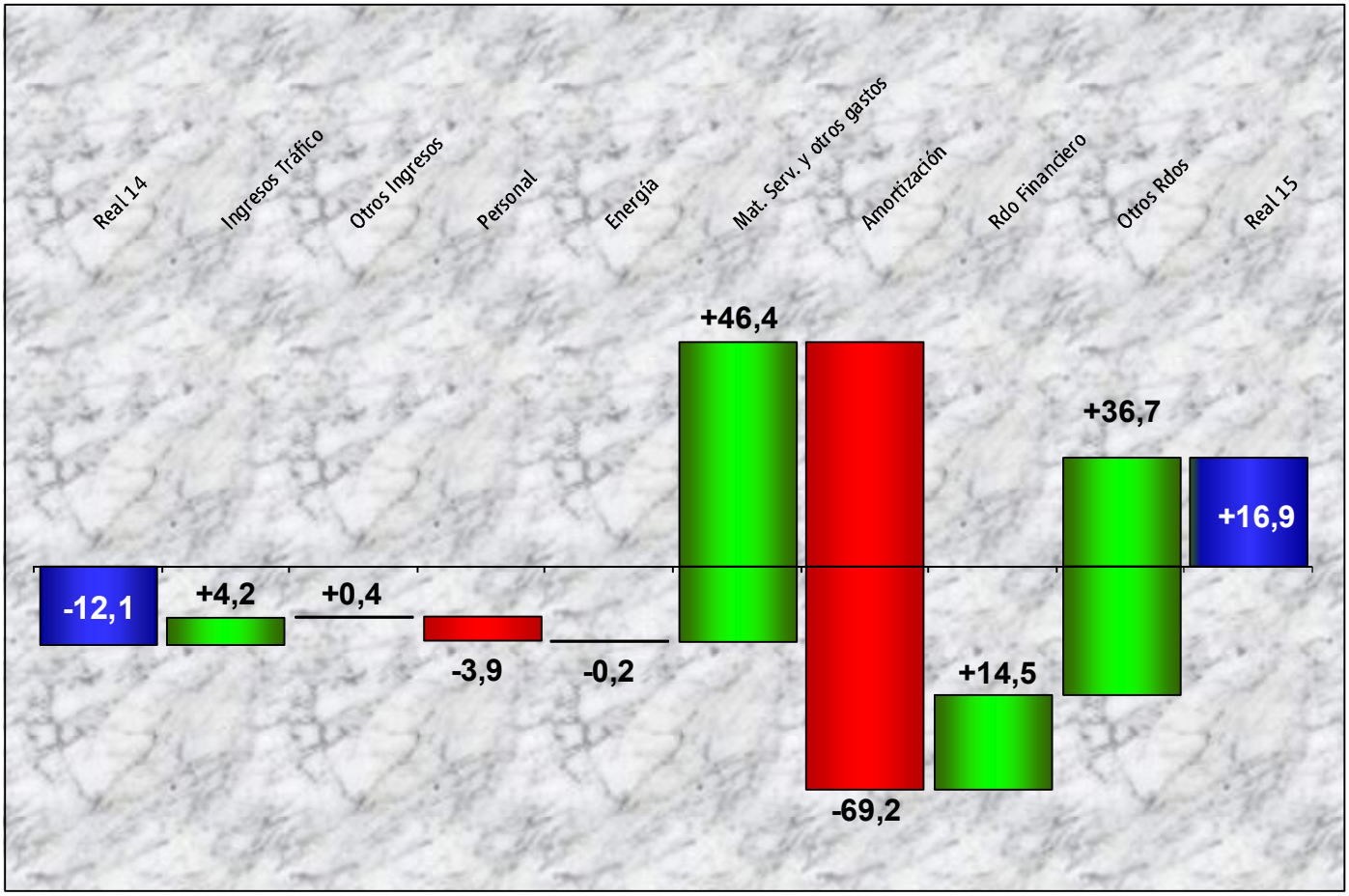
Servicio Público

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	711,35	709,62	1,73	0,2
	Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	22,40	21,37	1,04	4,9
	Resto de Ingresos	46,09	45,72	0,37	0,8
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	610,93	609,53	1,41	0,2
+	TOTAL INGRESOS	**1.390,78**	**1.386,24**	**4,55**	**0,3**
	GASTOS				
	Personal (*)	321,54	317,67	3,86	1,2
	Energía de tracción	146,64	146,46	0,18	0,1
	Materiales y Servicios	251,69	245,29	6,39	2,6
	Servicios del Exterior	130,02	126,00	4,01	3,2
	Cánones	121,67	119,29	2,38	2,0
	Mantenimiento de trenes	200,04	259,18	-59,14	-22,8
	Seguridad	41,17	40,43	0,74	1,8
	Otros Gastos	36,93	31,36	5,57	17,8
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	198,22	129,02	69,20	53,6
	Gastos financieros	50,94	65,47	-14,53	-22,2
	Gastos indirectos y de estructura	131,57	151,82	-20,25	-13,3
	Gastos excepcionales	-7,32	2,37	-9,69	-408,4
-	TOTAL GASTOS	**1.371,40**	**1.389,06**	**-17,66**	**-1,3**
=	RESULTADO DEL EJERCICIO	**19,38**	**-2,83**	**22,21**	**785,4**
+	Ajuste Auditoría IGAE (2)	-2,51	-9,23	6,72	72,8
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**16,87**	**-12,06**	**28,93**	**239,9**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2014 es -2,51 MM € y el del ejercicio 2013 -9,23 MM €.
(*) Incluye Plan ERE / Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Servicio Público
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	% 2015/2014
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	711,35	709,62	0,2
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	6,58	6,60	-0,2
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	434.382,9	435.275,3	-0,2
Viajeros - Kilómetro (Millones)	10.804,2	10.751,0	0,5
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	33.064,4	33.263,8	-0,6
Kilómetros - Tren (Miles)	106.584	107.270	-0,6
Plazas / Tren	310	310	0,0
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	32,7	32,3	0,4
Ingresos / Km. Tren	6,67	6,62	0,9
Viajeros / Tren	101	100	1,1
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	23.596,8	23.692,0	-0,4
Diésel	2.991,3	3.246,1	-7,9
Eléctricas	20.605,5	20.445,9	0,8

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE
(millones de euros)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
MADRID	233,89	230,74	1,4
BARCELONA	138,76	140,82	-1,5
VALENCIA	30,84	31,52	-2,2
MÁLAGA	14,84	14,16	4,8
SEVILLA	9,79	9,95	-1,6
BILBAO	9,17	9,21	-0,4
SAN SEBASTIÁN	7,63	7,83	-2,6
MURCIA	7,09	7,35	-3,5
ASTURIAS	7,49	7,17	4,5
CÁDIZ	4,38	4,55	-3,6
SANTANDER	0,95	1,01	-6,1
ZARAGOZA	0,27	0,27	-2,3
P.VASCO AM	1,28	1,32	-3,0
ASTURIAS AM	3,37	3,38	-0,2
CANTABRIA AM	3,70	3,79	-2,4
GALICIA AM	0,11	0,11	-3,8
C.-LEÓN AM	0,32	0,33	-4,5
MURCIA AM	0,29	0,29	-1,1
TOTAL	474,16	473,79	0,1

VIAJEROS (miles)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
MADRID	227.804,0	229.100,5	-0,6
BARCELONA	106.610,4	105.152,2	1,4
VALENCIA	15.860,1	17.082,8	-7,2
BILBAO	10.183,1	10.091,7	0,9
MÁLAGA	9.913,8	9.598,4	3,3
SEVILLA	7.481,9	7.659,8	-2,3
SAN SEBASTIÁN	6.151,7	6.262,4	-1,8
MURCIA	3.728,5	3.858,6	-3,4
ASTURIAS	5.138,0	5.163,8	-0,5
CÁDIZ	2.802,6	2.915,5	-3,9
SANTANDER	670,0	719,6	-6,9
ZARAGOZA	292,1	298,1	-2,0
P.VASCO AM	1.065,8	1.106,8	-3,7
ASTURIAS AM	2.309,7	2.445,1	-5,5
CANTABRIA AM	3.196,2	3.295,8	-3,0
GALICIA AM	76,5	82,8	-7,6
C.-LEÓN AM	170,8	184,2	-7,3
MURCIA AM	292,9	302,9	-3,3
TOTAL	403.748,0	405.321,0	-0,4

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
CATALUÑA (1)	43,59	45,15	-3,5
GERENCIA DE SP SUR	32,61	32,99	-1,2
GERENCIA SP CORNISA CANTÁBRICA Y ANCHO	1,00	1,31	-23,3
GERENCIA DE SP ESTE	22,43	22,74	-1,3
GERENCIA DE SP GALICIA	16,00	14,86	7,7
J. AREA DE SP CENTRO-NORTE	18,69	19,08	-2,0
GERENCIA DE SP CENTRO-SUR	21,74	22,37	-2,8
Servicios convenidos con CCAA	1,00	0,84	18,9
TOTAL	157,07	159,34	-1,4

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	21,20	19,52	8,6
MADRID - PUERTOLLANO	16,88	16,80	0,5
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	12,81	12,44	3,0
MADRID - TOLEDO	11,12	9,87	12,6
FIGUERES - BARCELONA	7,56	7,51	0,7
ZARAGOZA - LLEIDA - BARCELONA	6,24	6,41	-2,6
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	3,80	3,38	12,3
JAÉN - CÁDIZ			
ZARAGOZA - CALATAYUD	0,48	0,53	-9,3
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	0,04	0,04	9,1
TOTAL	80,12	76,49	4,7

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

VIAJEROS (miles)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
CATALUÑA (1)	8.787,5	8.777,5	0,1
GERENCIA DE SP SUR	4.236,3	4.156,5	1,9
GERENCIA SP CORNISA CANTÁBRICA Y ANCHO	284,3	361,3	-21,3
GERENCIA DE SP ESTE	3.278,4	3.270,6	0,2
GERENCIA DE SP GALICIA	2.863,5	2.665,7	7,4
J. AREA DE SP CENTRO-NORTE	2.351,7	2.331,4	0,9
GERENCIA DE SP CENTRO-SUR	1.937,0	1.957,0	-1,0
Servicios convenidos con CCAA	197,4	182,9	
TOTAL	23.936,1	23.703,0	1,0

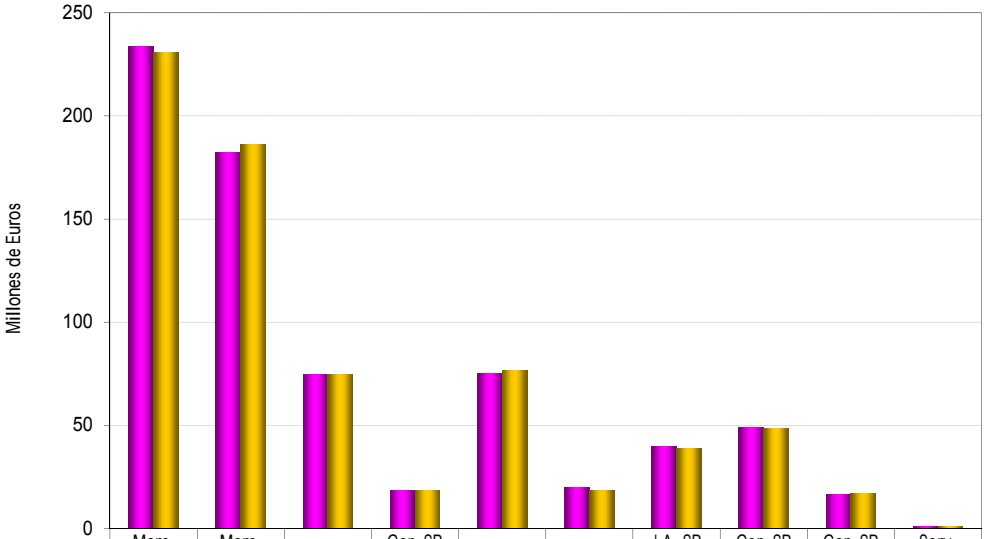
(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalíes Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

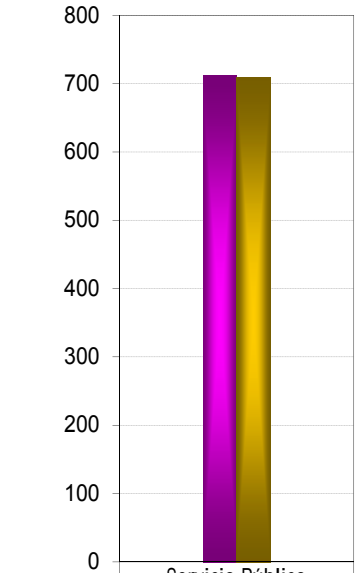
	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	1.731,8	1.618,9	7,0
MADRID - PUERTOLLANO	1.080,3	1.079,9	0,0
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	870,1	825,7	5,4
MADRID - TOLEDO	1.408,4	1.259,4	11,8
FIGUERES - BARCELONA	690,7	638,3	8,2
ZARAGOZA - LLEIDA - BARCELONA	408,9	408,2	0,2
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	444,9	351,5	26,6
ZARAGOZA - CALATAYUD	58,6	64,8	-9,6
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	5,1	4,6	10,7
TOTAL	6.698,8	6.251,3	7,2

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

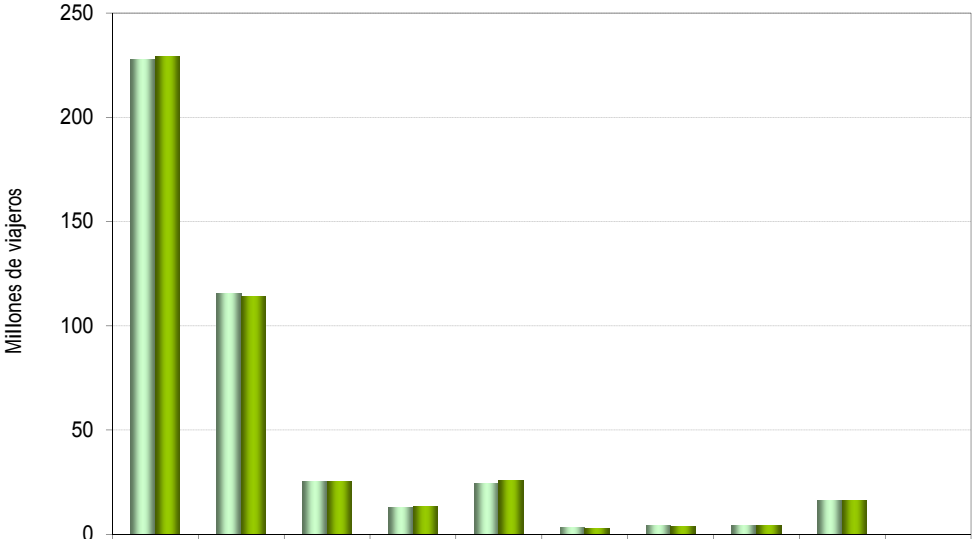


	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Ger. de SP Sur	Ger. SP C.Cant. y A.Metr.	Ger. de SP Este	Ger. de SP Galicia	J.A. SP Centro-Norte	Ger. SP Centro-Sur	Ger. SP Cerc. P. Vasco	Serv. Conv. CCAA
Año 2015	233,89	182,35	74,97	18,22	75,23	19,80	39,89	49,20	16,80	1,00
Año 2014	230,74	185,97	74,52	18,42	76,65	18,24	38,60	48,60	17,04	0,84

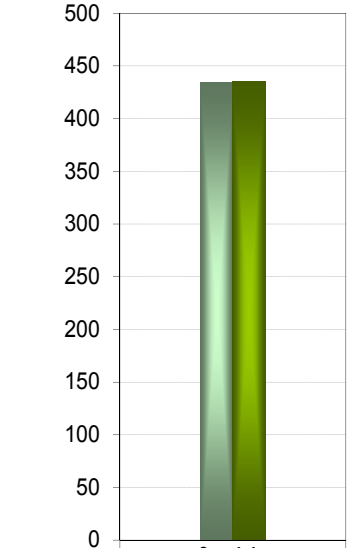


	Servicio Público
Año 2015	711,35
Año 2014	709,62

Viajeros



	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Ger. de SP Sur	Ger. SP C.Cant. y A.Metr.	Ger. de SP Este	Ger. de SP Galicia	J.A. SP Centro-Norte	Ger. SP Centro-Sur	Ger. SP Cerc. P. Vasco	Serv. Conv. CCAA
Año 2015	227,8	115,4	25,4	12,9	24,6	3,3	4,1	4,3	16,3	0,2
Año 2014	229,1	113,9	25,3	13,4	25,9	3,0	4,0	4,2	16,4	0,2



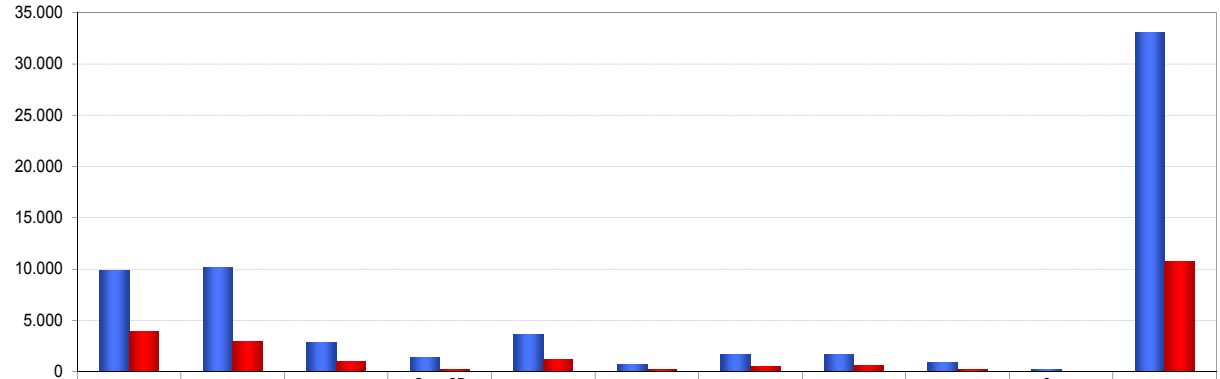
	Servicio Público
Año 2015	434,4
Año 2014	435,3

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

SERVICIO PUBLICO

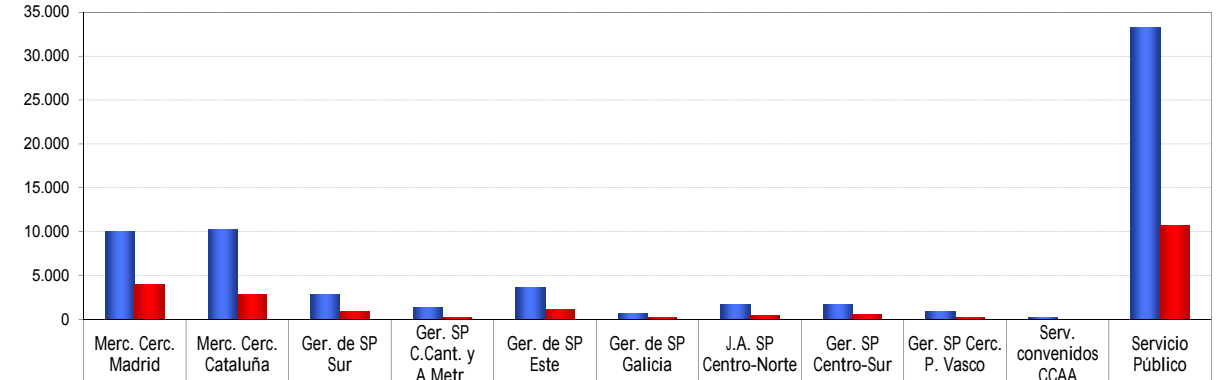
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2015



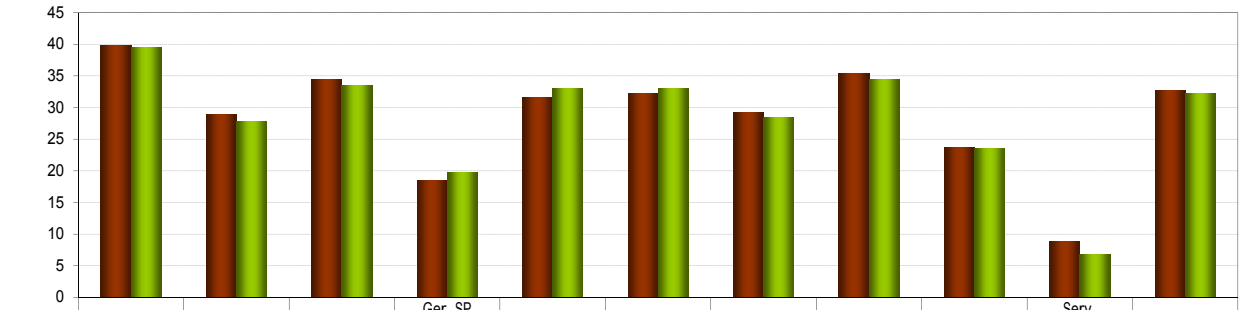
	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Ger. de SP Sur	Ger. SP C.Cant. y A.Metr.	Ger. de SP Este	Ger. de SP Galicia	J.A. SP Centro-Norte	Ger. SP Centro-Sur	Ger. SP Cerc. P. Vasco	Serv. convenidos CCAA	Servicio Público
OFERTA	9.851,7	10.141,5	2.799,3	1.372,2	3.662,9	747,4	1.680,6	1.700,2	928,5	180,2	33.064,4
DEMANDA	3.929,6	2.930,6	964,3	253,0	1.159,5	240,9	490,1	600,5	219,7	16,0	10.804,2

Año 2014



	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Ger. de SP Sur	Ger. SP C.Cant. y A.Metr.	Ger. de SP Este	Ger. de SP Galicia	J.A. SP Centro-Norte	Ger. SP Centro-Sur	Ger. SP Cerc. P. Vasco	Serv. convenidos CCAA	Servicio Público
OFERTA	9.984,9	10.210,4	2.872,7	1.391,5	3.626,9	676,0	1.666,6	1.713,4	937,3	184,1	33.263,8
DEMANDA	3.952,0	2.845,4	961,9	275,4	1.197,6	223,7	472,7	589,2	220,7	12,5	10.751,0

Aprovechamiento(%)



	Merc. Cerc. Madrid	Merc. Cerc. Cataluña	Ger. de SP Sur	Ger. SP C.Cant. y A.Metr.	Ger. de SP Este	Ger. de SP Galicia	J.A. SP Centro-Norte	Ger. SP Centro-Sur	Ger. SP Cerc. P. Vasco	Serv. convenidos CCAA	Servicio Público
Año 2015	39,89	28,90	34,45	18,44	31,65	32,23	29,16	35,32	23,66	8,88	32,68
Año 2014	39,58	27,87	33,48	19,79	33,02	33,09	28,36	34,39	23,54	6,80	32,32

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

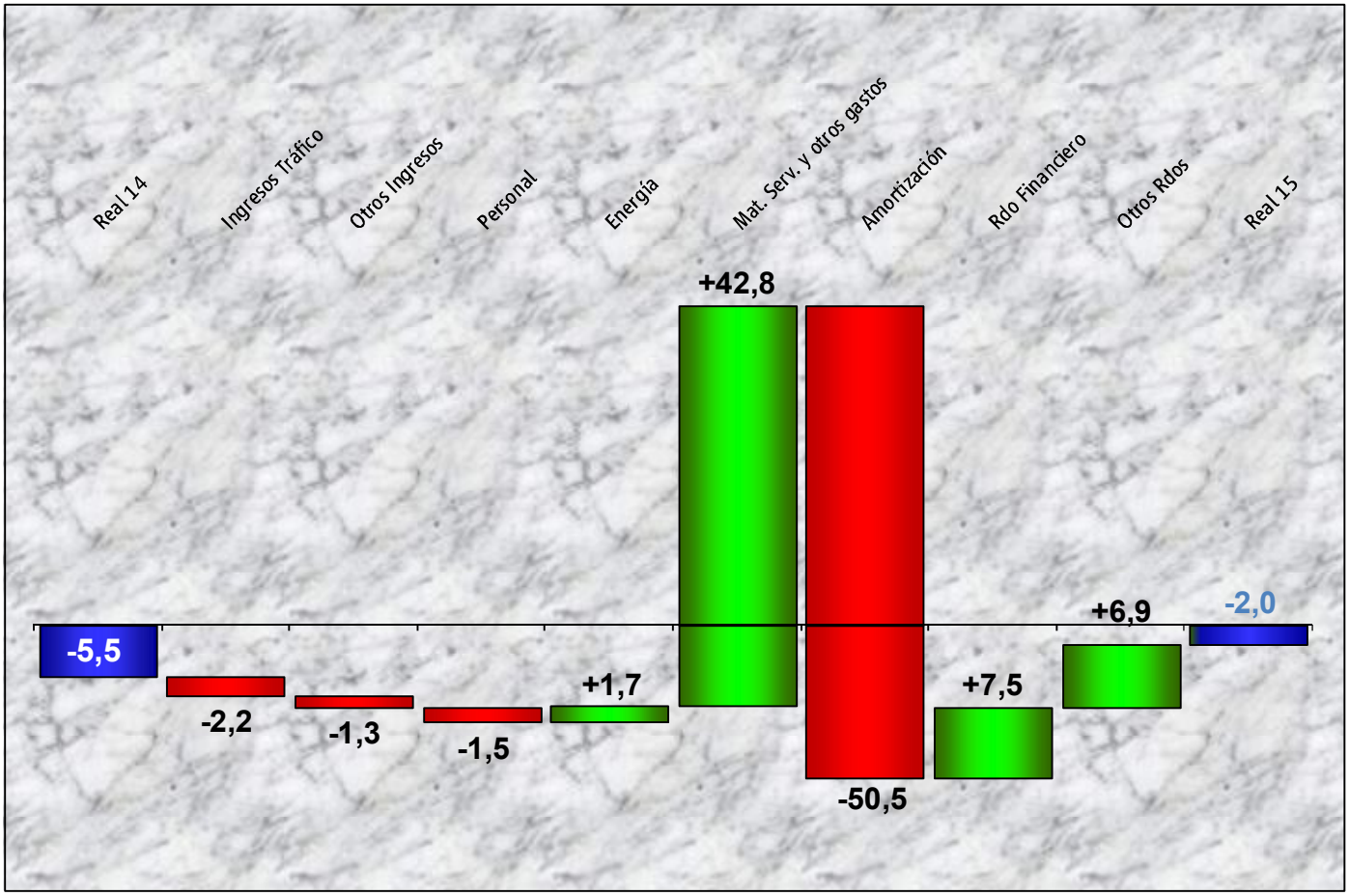
Servicio Público Administración General del Estado

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
INGRESOS				
Títulos de Transporte	528,00	522,81	5,19	1,0
Convenios CC.AA.				
Resto de Ingresos	32,35	33,61	-1,26	-3,7
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	495,51	502,85	-7,34	-1,5
+ TOTAL INGRESOS	**1.055,86**	**1.059,27**	**-3,41**	**-0,3**
GASTOS				
Personal (*)	246,20	244,70	1,50	0,6
Energía de tracción	103,58	105,30	-1,72	-1,6
Materiales y Servicios	186,92	181,19	5,73	3,2
Servicios del Exterior	88,56	84,78	3,79	4,5
Cánones	98,36	96,41	1,94	2,0
Mantenimiento de trenes	151,61	204,48	-52,87	-25,9
Seguridad	27,83	27,34	0,48	1,8
Otros Gastos	34,09	30,24	3,85	12,7
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	147,68	97,18	50,50	52,0
Gastos financieros	39,06	46,53	-7,47	-16,1
Gastos indirectos y de estructura	106,91	122,27	-15,36	-12,6
Gastos excepcionales	11,98	0,04	11,95	>1000
- TOTAL GASTOS	**1.055,86**	**1.059,27**	**-3,41**	**-0,3**
= RESULTADO DEL EJERCICIO	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
+ Ajuste Auditoría IGAE (2)	-2,02	-5,46	3,44	63,0
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-2,02**	**-5,46**	**3,44**	**63,0**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2014 es -2,02 MM € y el del ejercicio 2013 -5,46 MM €.
(*) Incluye Plan ERE / Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Servicio Público AGE
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

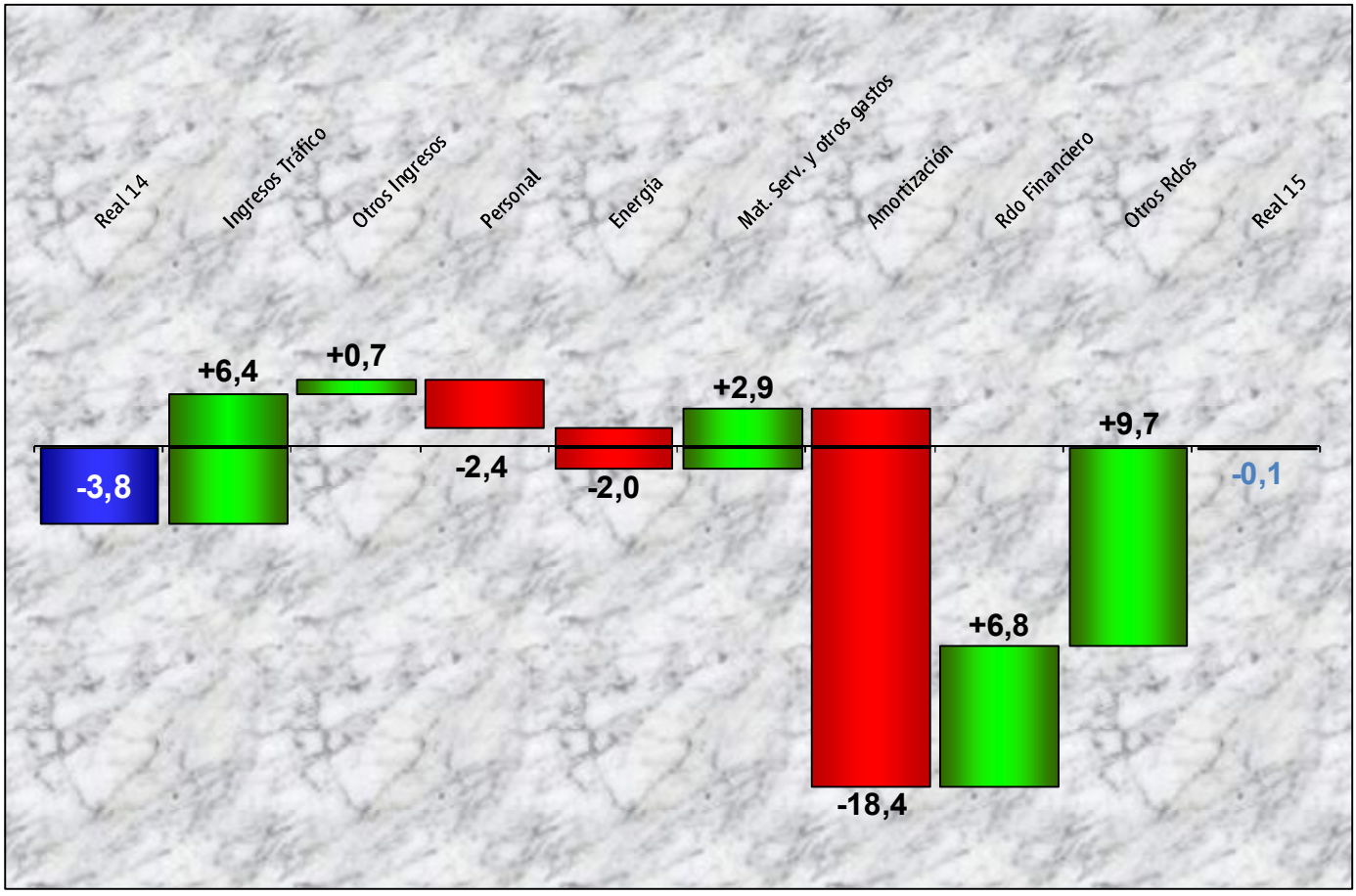
Servicio Público Generalitat Cataluña

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
INGRESOS				
Títulos de Transporte	182,35	185,97	-3,62	-1,9
Plan de Acción	14,69	13,44	1,25	9,3
Resto de Ingresos	12,78	12,09	0,69	5,7
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	115,42	106,67	8,75	8,2
+ TOTAL INGRESOS	**325,25**	**318,18**	**7,07**	**2,2**
GASTOS				
Personal (*)	72,49	70,12	2,36	3,4
Energía de tracción	42,25	40,27	1,99	4,9
Materiales y Servicios	63,68	63,42	0,27	0,4
Servicios del Exterior	40,96	41,11	-0,15	-0,4
Cánones	22,72	22,31	0,41	1,9
Mantenimiento de trenes	46,45	51,58	-5,13	-9,9
Seguridad	13,23	13,00	0,23	1,8
Otros Gastos	2,66	0,93	1,73	185,3
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	49,46	31,03	18,44	59,4
Gastos financieros	11,63	18,48	-6,85	-37,1
Gastos indirectos y de estructura	23,72	28,44	-4,72	-16,6
Gastos excepcionales	-0,77	0,91	-1,68	-184,9
- TOTAL GASTOS	**324,81**	**318,18**	**6,63**	**2,1**
= RESULTADO DEL EJERCICIO	**0,44**	**0,00**	**0,44**	**>1000**
+ Ajuste Auditoría IGAE (2)	-0,49	-3,77	3,28	87,0
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-0,05**	**-3,77**	**3,72**	**98,6**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2014 es -0,49 MM € y el del ejercicio 2013 -3,77 MM €.
(*) Incluye Plan ERE / Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Servicio Público Generalitat Cataluña
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

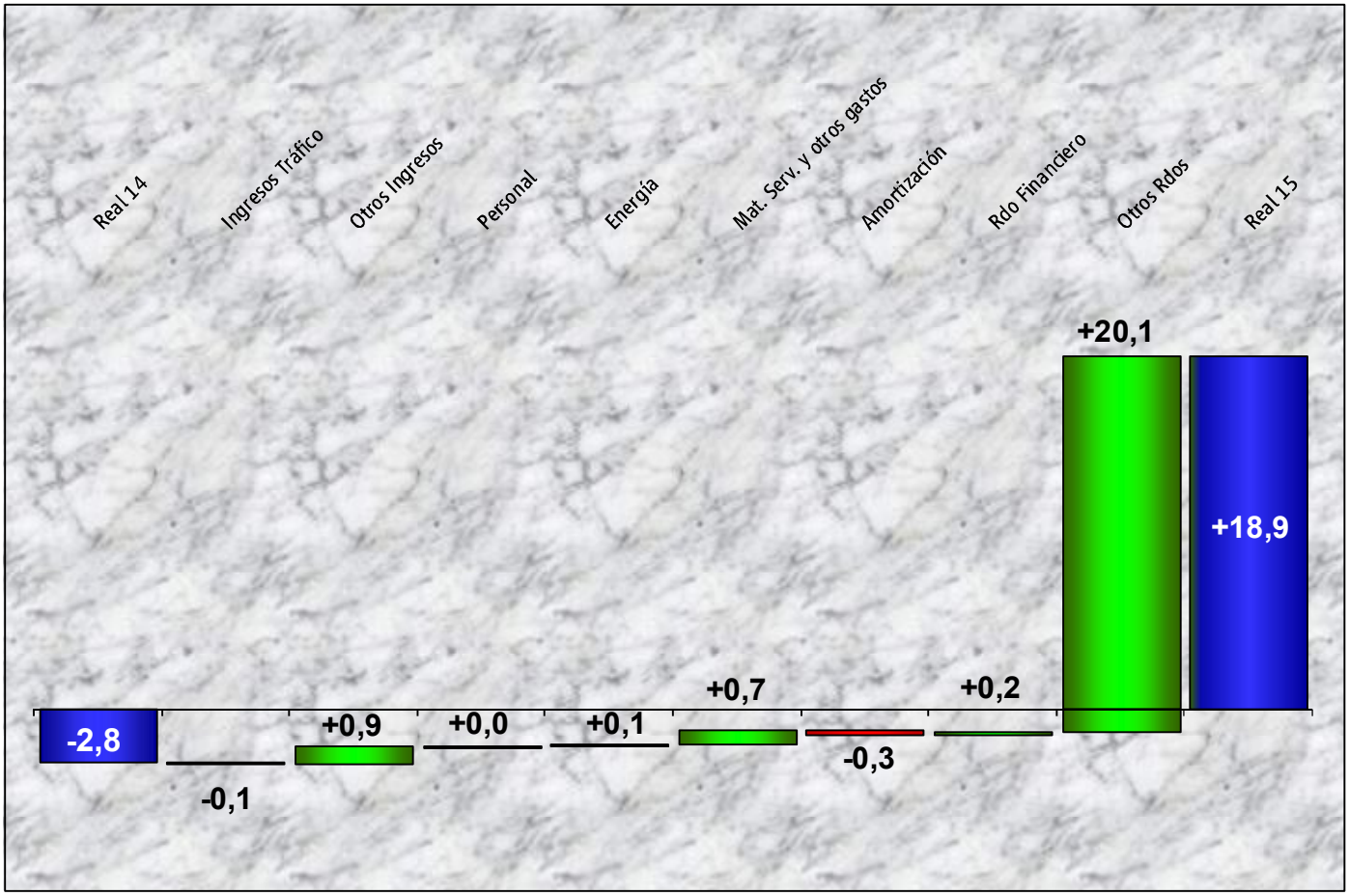
Servicio Público Convenios con CCAA

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
INGRESOS				
Títulos de Transporte	1,00	0,84	0,16	18,9
Convenios CC.AA.	7,71	7,92	-0,21	-2,6
Resto de Ingresos	0,96	0,02	0,94	>1000
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	0,00		
+ TOTAL INGRESOS	**9,68**	**8,79**	**0,89**	**10,1**
GASTOS				
Personal	2,85	2,86	0,00	-0,2
Energía de tracción	0,81	0,89	-0,09	-9,7
Materiales y Servicios	1,09	0,69	0,40	57,6
Servicios del Exterior	0,49	0,12	0,37	321,7
Cánones	0,60	0,57	0,02	4,2
Mantenimiento de trenes	1,97	3,11	-1,14	-36,6
Seguridad	0,11	0,08	0,03	34,0
Otros Gastos	0,18	0,19	-0,01	-2,9
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	1,08	0,81	0,27	32,9
Gastos financieros	0,24	0,45	-0,21	-46,7
Gastos indirectos y de estructura	0,94	1,11	-0,17	-15,3
Gastos excepcionales	-18,53	1,43	-19,96	<-1000
- TOTAL GASTOS	**-9,27**	**11,62**	**-20,89**	**-179,8**
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**18,94**	**-2,83**	**21,77**	**770,0**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Servicio Público CONVENIOS con CCAA
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.3. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

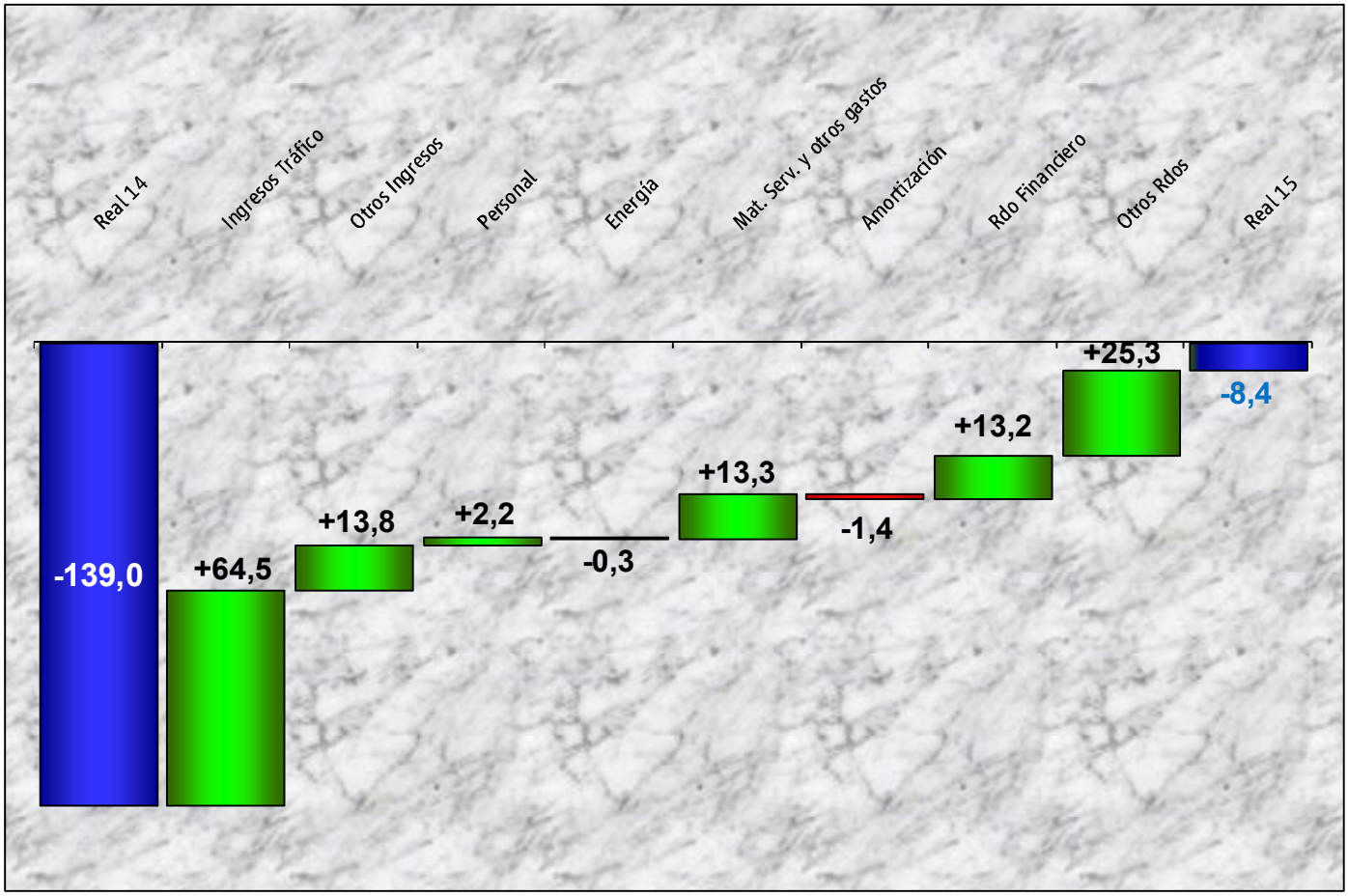
Servicios Comerciales

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	1.295,52	1.231,03	64,48	5,2
	Resto de Ingresos	70,61	56,76	13,85	24,4
+	TOTAL INGRESOS	**1.366,12**	**1.287,79**	**78,33**	**6,1**
	GASTOS				
	Personal (*)	108,35	110,54	-2,19	-2,0
	Energía de tracción	106,70	106,35	0,35	0,3
	Materiales y Servicios	636,46	639,46	-3,00	-0,5
	Servicios del Exterior	153,77	156,14	-2,38	-1,5
	Cánones	482,69	483,32	-0,62	-0,1
	Mantenimiento de trenes	255,49	278,90	-23,41	-8,4
	Seguridad	2,46	2,48	-0,03	-1,1
	Otros Gastos	54,15	41,04	13,11	31,9
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	100,59	99,20	1,39	1,4
	Gastos financieros	36,09	49,26	-13,17	-26,7
	Gastos indirectos y de estructura	83,64	103,54	-19,90	-19,2
	Gastos excepcionales	-9,36	-3,95	-5,41	-136,8
-	TOTAL GASTOS	**1.374,56**	**1.426,82**	**-52,26**	**-3,7**
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-8,44**	**-139,03**	**130,59**	**93,9**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Servicio Comercial
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicios Comerciales

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	% 2015/2014
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.295,52	1.231,03	5,2
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,24	9,47	-2,4
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	30.818,6	29.685,2	3,8
Viajeros - Kilómetro (Millones)	14.021,1	13.002,5	7,8
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	20.672,5	20.505,6	0,8
Kilómetros - Tren (Miles)	61.189	64.212	-4,7
Plazas / Tren	338	319	5,8
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	67,8	63,4	4,4
Ingresos / Km. Tren	21,17	19,17	10,4
Viajeros / Tren	229	202	13,2
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	24.155,7	25.067,0	-3,6
Diésel	1.590,7	1.753,6	-9,3
Eléctricas	22.565,0	23.313,4	-3,2

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicios Comerciales

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE

(Millones de Euros)

Mercados	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
Ger. Serv. Comerciales Este	199,15	191,15	4,2
Ger. Serv. Comerciales Nordeste	436,11	401,12	8,7
Ger. Serv. Comerciales Norte	95,76	94,91	0,9
Ger. Serv. Comerciales Mediterráneo	66,86	66,34	0,8
Ger. Serv. Comerciales Sur	323,34	309,11	4,6
Ger. Serv. Comerciales Transversales	153,97	145,68	5,7
Ger. Trenes Turísticos	5,72	5,90	-3,0
Ger. Serv. Comerciales Internacional	14,60	16,83	-13,2
TOTAL	**1.295,52**	**1.231,03**	**5,2**

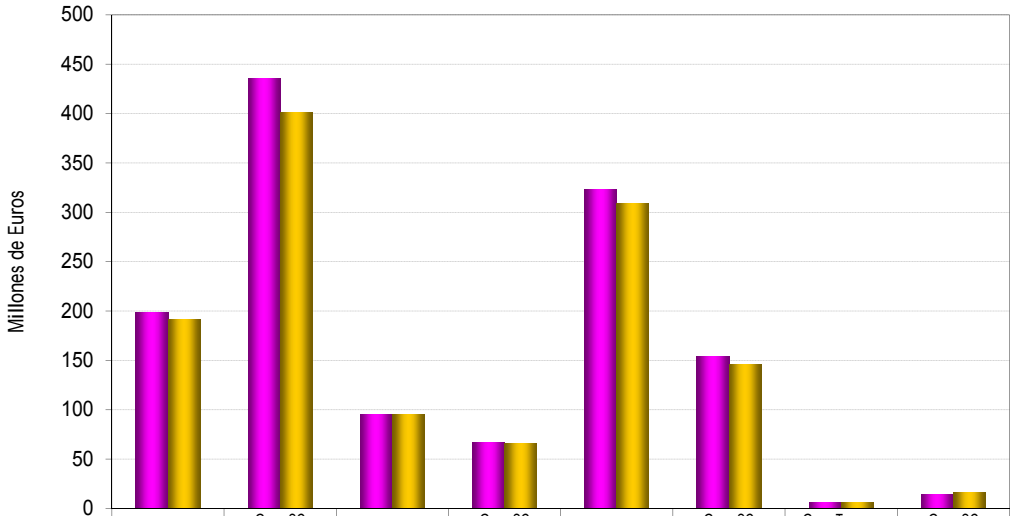
VIAJEROS

(Miles de viajeros)

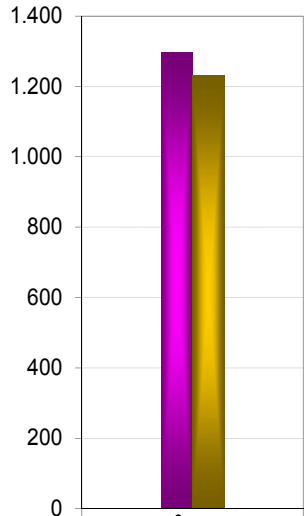
Mercados	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
Ger. Serv. Comerciales Este	5.053,9	4.833,7	4,6
Ger. Serv. Comerciales Nordeste	7.864,5	7.470,0	5,3
Ger. Serv. Comerciales Norte	3.753,6	3.642,6	3,0
Ger. Serv. Comerciales Mediterráneo	2.384,1	2.381,7	0,1
Ger. Serv. Comerciales Sur	7.010,4	6.855,4	2,3
Ger. Serv. Comerciales Transversales	3.846,8	3.616,2	6,4
Ger. Trenes Turísticos	28,4	68,1	-58,4
Ger. Serv. Comerciales Internacional	876,9	817,6	7,3
TOTAL	**30.818,6**	**29.685,2**	**3,8**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

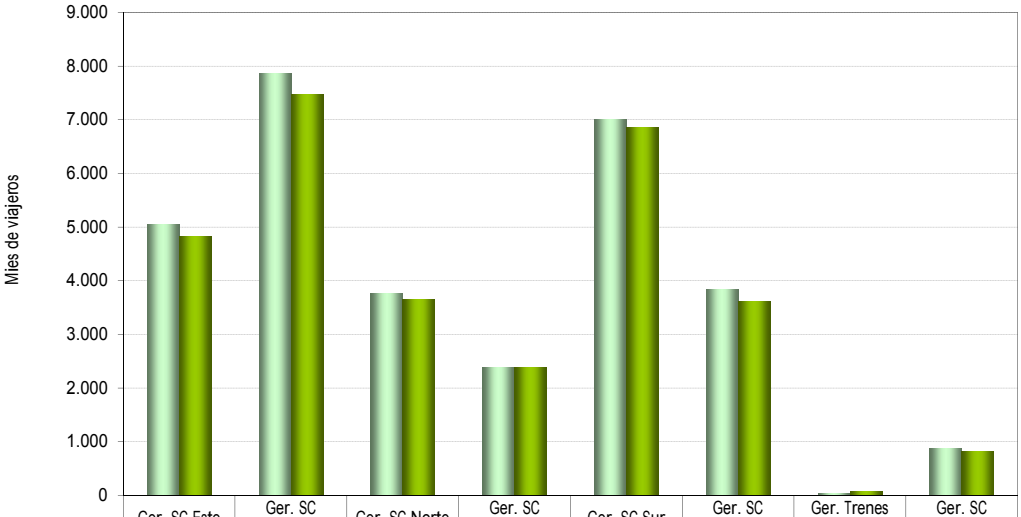


	Ger. SC Este	Ger. SC Nordeste	Ger. SC Norte	Ger. SC Mediterráneo	Ger. SC Sur	Ger. SC Transversales	Ger. Trenes Turísticos	Ger. SC Internacional
Año 2015	199,15	436,11	95,76	66,86	323,34	153,97	5,72	14,60
Año 2014	191,15	401,12	94,91	66,34	309,11	145,68	5,90	16,83

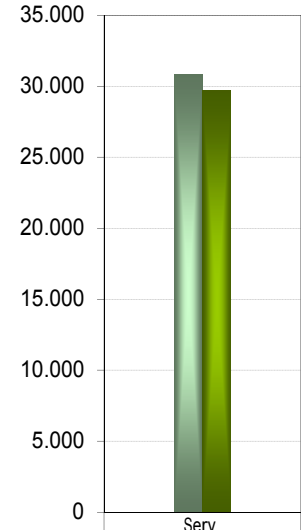


	Serv. Comerciales
Año 2015	1.295,52
Año 2014	1.231,03

Viajeros



	Ger. SC Este	Ger. SC Nordeste	Ger. SC Norte	Ger. SC Mediterráneo	Ger. SC Sur	Ger. SC Transversales	Ger. Trenes Turísticos	Ger. SC Internacional
Año 2015	5.053,9	7.864,5	3.753,6	2.384,1	7.010,4	3.846,8	28,4	876,9
Año 2014	4.833,7	7.470,0	3.642,6	2.381,7	6.855,4	3.616,2	68,1	817,6



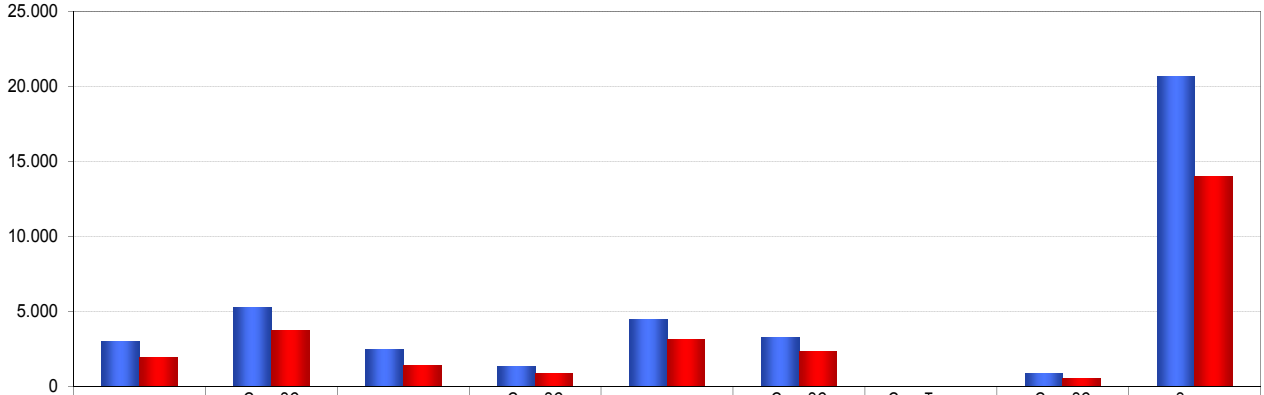
	Serv. Comerciales
Año 2015	30.818,6
Año 2014	29.685,2

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

SERVICIOS COMERCIALES

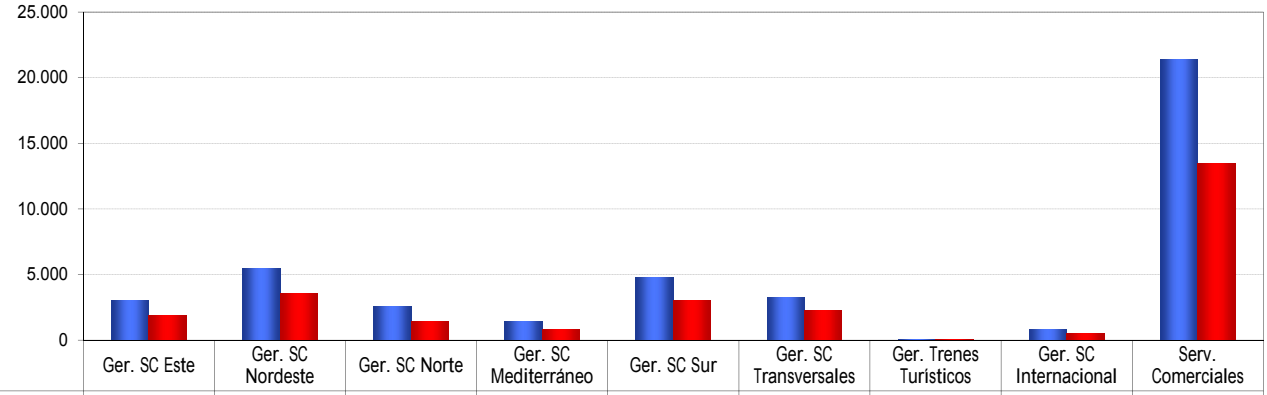
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2015



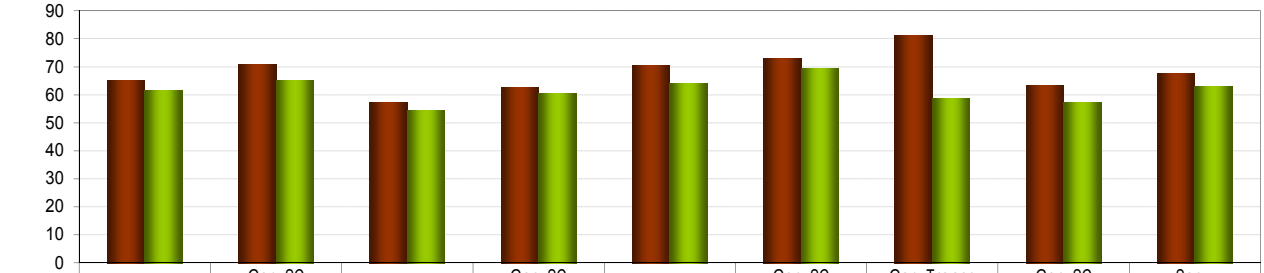
	Ger. SC Este	Ger. SC Nordeste	Ger. SC Norte	Ger. SC Mediterráneo	Ger. SC Sur	Ger. SC Transversales	Ger. Trenes Turísticos	Ger. SC Internacional	Serv. Comerciales
OFERTA	3.011,3	5.268,5	2.495,9	1.353,9	4.443,4	3.239,0	8,8	851,7	20.672,5
DEMANDA	1.966,6	3.739,0	1.427,9	846,9	3.125,8	2.366,3	7,1	541,417171	14.021,1

Año 2014



	Ger. SC Este	Ger. SC Nordeste	Ger. SC Norte	Ger. SC Mediterráneo	Ger. SC Sur	Ger. SC Transversales	Ger. Trenes Turísticos	Ger. SC Internacional	Serv. Comerciales
OFERTA	3.053,3	5.437,7	2.591,9	1.405,4	4.765,8	3.239,5	9,3	856,4	21.359,2
DEMANDA	1.877,5	3.552,2	1.411,2	850,2	3.056,0	2.248,7	5,4	491,4	13.492,6

Aprovechamiento(%)



	Ger. SC Este	Ger. SC Nordeste	Ger. SC Norte	Ger. SC Mediterráneo	Ger. SC Sur	Ger. SC Transversales	Ger. Trenes Turísticos	Ger. SC Internacional	Serv. Comerciales
Año 2015	65,31	70,97	57,21	62,55	70,35	73,06	81,22	63,57	67,82
Año 2014	61,49	65,32	54,45	60,49	64,12	69,42	58,65	57,38	63,17

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Renfe Viajeros

CIERRE 2015	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	2.006.871	-1.374	2.005.496	2.005.496	
Convenios específicos con CC.AA.	22.404	5.679	28.083	28.083	(1)
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	610.934	-3.737	607.197	607.197	(1)
Ingresos de Tráfico	2.640.209	568			
Alquileres y Cánones	9.694	102	9.796	9.796	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0		0	0	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	2.637		2.637	2.637	(5)
Otros Ingresos	26.081	6.662	32.743	32.743	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	8.693	0	8.693	8.693	(1)
Convenios ADIF	19.997	1.511	21.507	21.507	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	311	0	311	311	
Ingresos Varios	67.413	8.275			
Ingresos Propios	2.707.621	8.843			
TOTAL INGRESOS	2.707.621	8.843			
Personal	556.117	14.903	571.020	571.020	
Energía de Tracción	253.339	-2.492	250.847	248.383	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				2.463	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	768	0	768	769	(3)
Cánones	604.365	12	604.377	604.377	(2)
Servicios Adif	51.776	-1.930	49.846	49.846	(2)
Resto de Servicios	870.785	4.581	875.367	875.367	(2)
Gastos Propios	2.337.150	15.074			
Exceso de Provisión años anteriores		-1.055	-1.055	-1.055	
Otros Gastos		-14.077 (6)		-14.077	(2)
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	2.337.150	-58			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	370.471	8.900			
Amortizaciones	288.469			288.469	
Retiros del Inmovilizado	12.733			12.733	
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	1.517			1.517	(5)
Otros Resultados		15.376 (6)	15.376	15.376	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	67.752	24.276	92.028	92.028	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	8.943			8.943	
Gastos financieros	92.540			90.901	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				1.639	(4)
Resultado Financiero	-83.597			-83.597	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	8.843				
Gastos de Ejercicios Anteriores	14.019				
Resultado de Ejercicios Anteriores	-5.177	5.177			
Ingresos Excepcionales	29.453	-29.453			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	29.453	-29.453 (6)			
Resultado antes de Impuestos	8.432			8.431	
Impuesto sobre Beneficios	4.415			4.415	
RESULTADO DEL EJERCICIO	4.016			4.016	

(1) Otros Ingresos de Explotación (708.020 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (1.763.896 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (3.232 miles de €)
(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (1.639 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (1.120 miles de €)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.5 Balance a 31 de diciembre de 2015

A continuación se presenta el balance de RENFE Viajeros, S.A. con sus principales masas patrimoniales al cierre de los años 2015 y 2014:

		miles de euros
ACTIVO	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	31.485	34.415
Inmovilizado material	5.451.204	5.589.259
Inversiones en empresas del grupo y asociadas l.p.	1.123	1.432
Inversiones financieras a largo plazo	922	922
Deudores comerciales y otras Ctas.a cobrar no corrientes	806	1.226
Activos por impuesto diferido	2.105	2.211
Total activos no corrientes	***5.487.645***	***5.629.465***
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	0
Existencias	718	746
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	960.859	1.169.076
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	419.046	217.553
Inversiones financieras a corto plazo	11	16
Periodificaciones a corto plazo	3.854	3.958
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	31	31
Total activos corrientes	***1.384.519***	***1.391.380***
Total activo	***6.872.164***	***7.020.845***
PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
Fondos propios	2.279.054	2.269.270
Capital	500.000	500.000
Prima de emisión	1.885.866	1.885.866
Reservas	-16.243	31.008
Resultados de ejercicios anteriores	-94.585	
Resultados del ejercicio	4.016	-147.604
Ajustes por cambios de valor	-5.431	-5.208
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.415	2.593
Total patrimonio neto	***2.276.038***	***2.266.655***
Provisiones a largo plazo	38.294	30.300
Deudas a largo plazo	11.913	13.535
Deudas Empresas Grupo y asociadas	3.595.494	3.755.444
Pasivos por impuestos diferidos	1.097	1.271
Periodificaciones a largo plazo		1.219
Total pasivos no corrientes	***3.646.798***	***3.801.769***
Provisiones a corto plazo	25.550	6.707
Deudas a corto plazo	39.852	39.800
Deudas Empresas Grupo y Asociadas	336.557	342.174
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	510.774	531.913
Periodificaciones a corto plazo	36.595	31.827
Total pasivos corrientes	***949.328***	***952.421***
Total patrimonio neto y pasivo	***6.872.164***	***7.020.845***

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Los datos anteriores se corresponden con los balances de cierre de ambos ejercicios, sin considerar el efecto retroactivo del cambio de criterio contable de las grandes reparaciones en 2014.

El ***total del activo*** a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 6.872 millones de euros, cifra ligeramente inferior, un 2,1%, a la del cierre de 2014, debido a la evolución del inmovilizado material, que ha registrado una disminución de 138 millones de euros, como consecuencia del mayor volumen de amortizaciones (303 millones) registradas en el ejercicio frente al valor de las inversiones incorporadas al activo (170 millones).

Dentro del activo, la masa de activos no corrientes supone casi el 80% del total, igual que en 2014, ya que incluye el inmovilizado material, partida en la que se encuentra registrado, fundamentalmente, el material rodante de esta sociedad.

Por su parte, el activo corriente supone el 20% del total del activo, destacando las partidas de ***Deudores comerciales***, en la que se encuentra registrado el devengo de la compensación del déficit generado por las prestaciones de servicios de transporte de viajeros sujetas a obligación de servicio público, y la de ***Inversiones en empresas del grupo***, que recoge, fundamentalmente, el crédito a favor de la sociedad con RENFE-Operadora derivado del contrato de tesorería centralizada.

Por lo que se refiere al ***Patrimonio neto y pasivo***, su distribución entre el valor del Patrimonio neto y los pasivos corrientes y no corrientes no ha variado sustancialmente entre ambos ejercicios, correspondiendo un 53,1% a los pasivos no corrientes frente a un 54,1% en 2014.

Esta disminución del importe de los pasivos no corrientes, se produce en la partida de ***Deudas Empresas Grupo***, que viene determinada por el valor de la deuda espejo con la entidad pública empresarial RENFE-Operadora que es quien mantiene la deuda con las entidades financieras.

En el ejercicio 2015, dicha deuda se ha reducido, a nivel Grupo, en 130 millones de euros respecto a 2014.

El pasivo corriente se mantiene prácticamente en las mismas cifras de 2014, destacando en su composición las partidas de acreedores comerciales, tanto externos al Grupo como del propio Grupo.

Por su parte, el valor del Patrimonio neto de la sociedad se incrementa en casi 10 millones en 2015 frente a 2014, como consecuencia, fundamentalmente, del resultado obtenido en el ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.3 INVERSIONES

En el ejercicio 2015 el gasto realizado por la sociedad RENFE Viajeros, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 169.837 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	169.837,1
Inversiones financieras	0,0
Total	169.837,1

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Adaptación de composiciones series 446 y 447 para la mejora de la accesibilidad de personas con movilidad reducida	22.715,2	13,4
Grandes reparaciones 2015 s/447	22.485,6	13,2
Grandes reparaciones 2015 s/446	18.253,9	10,7
Plan de accesibilidad de estaciones de Cercanías	15.734,2	9,3
Grandes reparaciones 2015 s/465	11.019,5	6,5
Grandes reparaciones 2015 s/464	7.996,9	4,7
Grandes reparaciones 2015 s/449	7.873,7	4,6
Mejora de instalaciones en estaciones	7.557,2	4,4
Grandes reparaciones 2015 s/599	7.062,5	4,2
Grandes reparaciones 2015 s/463	6.486,5	3,8
Mejoras del sistema de venta de billetes	5.318,0	3,1
Remodelación de 17 composiciones Talgo VI	4.277,7	2,5
Reparación accidente 103.010 y 103.011	3.901,6	2,3
Grandes reparaciones 2015 s/450	3.799,0	2,2
Grandes reparaciones 2015 s/592	3.167,6	1,9
Grandes reparaciones 2015 s/470	2.870,4	1,7
Homogeneización de los coches motores de las UT s/447 para adecuarles a la nueva imagen de accesibilidad	2.456,2	1,4

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Por tipo de activo, la inversión realizada en 2015 por la sociedad RENFE Viajeros, S.A. se ha distribuido como se señala a continuación:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Modernización y mejoras de material	138.788,9	81,7
Instalaciones en estaciones	23.291,4	13,7
Otras inversiones	6.934,3	4,1
Pagos realizados por material rodante adquirido en ejercicios anteriores	822,6	0,5
Total	169.837,1	100,0

Y de las inversiones asociadas al material rodante, su apertura por tipo de material es la siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Unidades eléctricas de Cercanías	99.697,3	71,4
Trenes autopropulsados eléctricos	12.005,7	8,6
Trenes autopropulsados diesel	11.108,9	8,0
Trenes de alta velocidad	9.120,1	6,5
Material Talgo	4.277,7	3,1
Material diverso	1.736,2	1,2
Locomotoras diesel, eléctricas y maniobras	1.665,6	1,2
Total	139.611,5	100,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

5.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE VIAJEROS, S.A.

A 31 de diciembre de 2015

Presidente:	D. PABLO VÁZQUEZ VEGA
Consejeros:	D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO
	Dª. BERTA BARRERO VÁZQUEZ
	D. MANUEL FRESNO CASTRO
	D. JUAN MIGUEL BÁSCONES RAMOS
Secretario:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES
Vicesecretaria:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

ANEXO 1

Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Viajeros, S.A.

PASSENGER TRANSPORT

Profit & Loss Account 2015

	Million €	STATE GENERAL ADMIN.	CATALUÑA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	TOTAL
1.	REVENUE	1.053,83	324,76	9,68	1.388,27	1.366,12	2.754,39
1.1.	Sales	560,35	209,83	9,68	779,85	1.366,12	2.145,97
1.1.1.	Sales (from customers)	528,00	182,35	1,00	711,35	1.295,52	2.006,87
1.1.2.	Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...) *	32,35	12,78	0,96	46,09	70,61	116,70
1.1.3.	Agreements with Autonomous Regions	-	14,69	7,71	22,40	-	22,40
1.2.	Public funds	493,49	114,93	0,00	608,42	-	608,42
1.2.1.	Public funds used for compensation of expenses (2013)	495,51	115,42	-	610,93	-	610,93
1.2.2.	Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	-2,02	-0,49	-	-2,51	-	-2,51
2.	COSTS	-1.055,86	-324,81	9,27	-1.371,40	-1.374,56	-2.745,96
2.1.	Wages and social security taxes	-246,20	-72,49	-2,85	-321,54	-108,35	-429,89
2.2.	Energy resources for traction	-103,58	-42,25	-0,81	-146,64	-106,70	-253,34
2.3.	Other operating expenses	-412,42	-125,26	15,18	-522,50	-939,19	-1.461,69
2.3.1.	Maintenance and repairs	-151,61	-46,45	-1,97	-200,04	-255,49	-455,53
2.3.2.	Infrastructure charges	-98,36	-22,72	-0,60	-121,67	-482,69	-604,37
2.3.3.	Other costs	-162,46	-56,08	17,75	-200,79	-201,01	-401,80
2.4.	Depreciation	-147,68	-49,46	-1,08	-198,22	-100,59	-298,81
2.5.	Indirect and structural costs	-106,91	-23,72	-0,94	-131,57	-83,64	-215,21
2.6.	Financial costs	-39,06	-11,63	-0,24	-50,94	-36,09	-87,03
	PROFIT (LOSS) BEFORE TAX	-2,02	-0,05	18,94	16,87	-8,44	8,43

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6. RENFE MERCANCIAS, S.A.

6.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Mercancías S.A. es una sociedad creada en virtud de la aplicación del artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, cuya fecha operativa de inicio de actividades fue el 1 de enero de 2014, si bien con efectos retroactivos desde el punto de vista contable de 1 de enero de 2013.

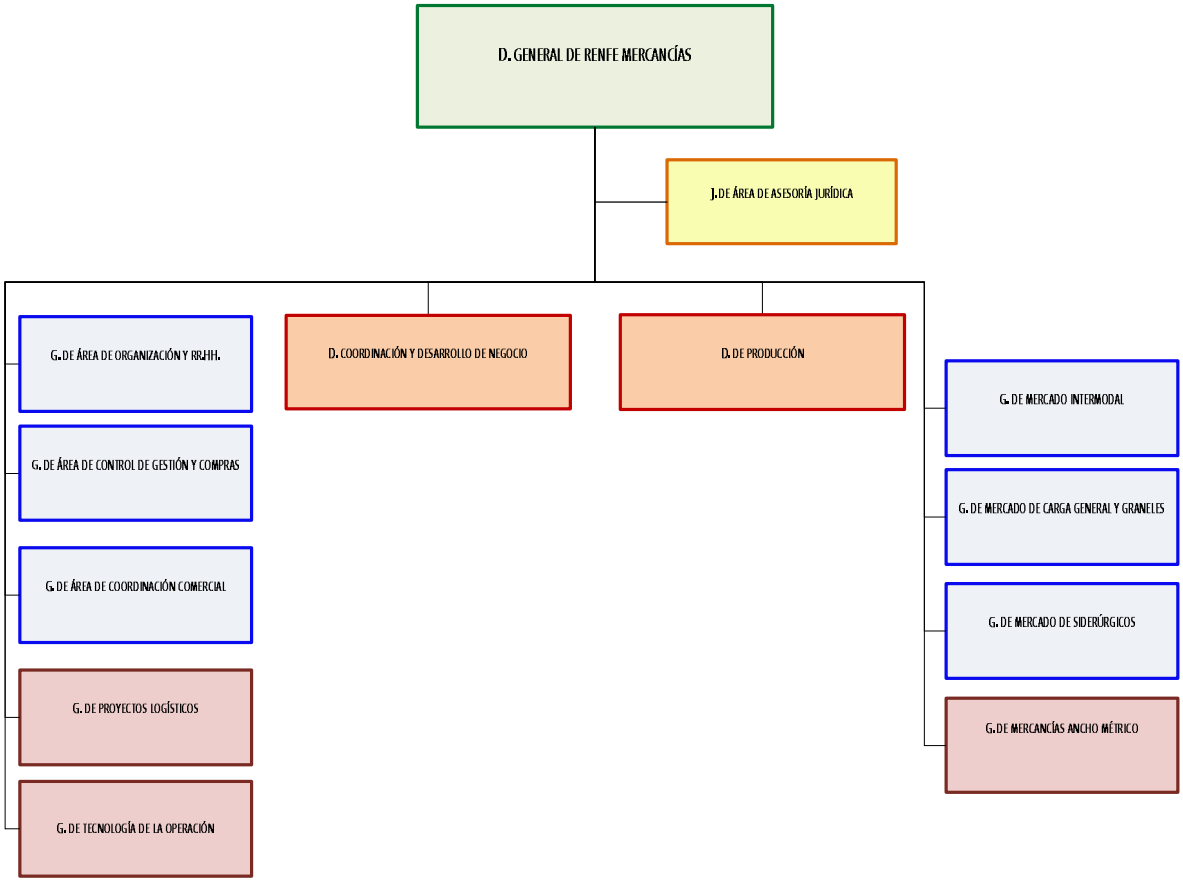
El objeto social de RENFE Mercancías, S.A., según queda definido en sus Estatutos, es el siguiente:

> *La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de productos siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.*
>
> *Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.*
>
> *La sociedad no desarrollará ninguna actividad para la que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas.*

En el punto 7 de este Informe de Gestión se relacionan los integrantes del Consejo de Administración de esta Sociedad a 31 de diciembre de 2015, habiéndose reducido de siete a seis el número de consejeros de la misma.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2015, que no ha sufrido cambios en relación al del ejercicio anterior, es el que se detalla a continuación:



PLAN +renfe

Durante el año 2015 el Grupo Renfe ha llevado a cabo el ***Plan +renfe*** a través del desarrollo de 51+1 proyectos para potenciar la rentabilidad del grupo y la mejora de la optimización de la capacidad instalada, así como de la competitividad y nivel de servicio al cliente, transformando la empresa por y desde dentro, de forma que el cumplimiento de los objetivos se alcanzará poniendo en valor los activos y el know-how a través de un nuevo modelo de gestión del grupo.

En este sentido, Renfe Mercancías ha acometido una serie de actuaciones, cuyo detalle se incluye en el punto 2 de este Informe de Gestión, encaminadas, en línea con los objetivos del grupo empresarial, a mejorar los resultados, la rentabilidad de los negocios y la productividad de los recursos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Estas actuaciones se han estructurado en tres ejes básicos: saneamiento de la actividad, disminución de la capacidad instalada y mejora de eficiencia y productividad en las operaciones.

A través de la implementación de estas acciones, Renfe Mercancías ha conseguido reducir de forma importante los resultados negativos que históricamente han acompañado el desarrollo de su actividad, con el objetivo de avanzar en la sostenibilidad de la compañía.

Hay que destacar que la actividad de esta sociedad se desarrolla ya desde hace varios años en régimen de competencia tanto intermodal como intramodal, ya que existen diferentes empresas con licencia de empresa ferroviaria que realizan su actividad en este mercado.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la Sociedad de Mercancías en el ejercicio 2015, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

La actividad y resultados de RENFE Mercancías S.A., presentan una mejora muy significativa en los Resultados frente al año anterior, fruto de un conjunto de medidas comerciales y de gestión encaminadas al redimensionamiento de sus recursos, incrementos de productividad de los mismos y cambios logísticos en los servicios ofertados a nuestros clientes, que han dado resultados muy positivos.

La actividad comercial, respecto a 2014, ha disminuido en Ingresos de tráfico en un 6,2% y las Toneladas transportadas en un 2%.

La diferente evolución de las desviaciones en Ingresos y Toneladas obedece al mix de tráficos en este periodo, en el que se ha producido un incremento de determinados tráficos de carbón, tanto en el mercado de Ancho Métrico como en el de Multiproducto, que supone un gran volumen en Toneladas, pero que debido a que se trata de transportes de corta distancia aportan Ingresos inferiores a la media.

1. Medidas Comerciales.-

- Renegociación de las condiciones logísticas de los transportes, encaminadas a un mayor aprovechamiento y optimización de los recursos (incremento de la longitud de los trenes, de las toneladas transportadas por tren, aprovechamiento de retornos en vacío….).
- Análisis de la cartera de clientes reales y potenciales, con un análisis detallado de las relaciones de tráfico, que permita un crecimiento sostenible y rentable, abandonando aquellas fuertemente deficitarias que no se han podido reconducir vía precios o cambios logísticos.
- Racionalización de la oferta de la Red Multicliente, ofertando soluciones a los clientes de Tren Cliente o Policliente (comercialización por slots).
- El tráfico internacional ha tenido una evolución muy positiva en los mercados de intermodal y automoción, con crecimientos del 8% y del 22% respectivamente, destacando el crecimiento y buenas perspectivas para 2016 de los tráficos internacionales a través del Túnel de TP Ferro.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Se ha hecho un importante esfuerzo en la negociación de los contratos con los principales clientes para conseguir contratos a largo plazo con incrementos de precios selectivos y cambios en las condiciones logísticas para, dentro del compromiso de calidad de servicio, conseguir ahorros en los costes de producción.

- En relación a 2014, se ha producido un incremento de un 10,9% de las toneladas transportadas a través de puertos, lo que afecta a todos los sectores a excepción de Intermodal, mercado en el que, durante el último cuatrimestre del ejercicio, se aprecia una disminución de los tráficos de entrada en los puertos.

Con fecha 25 de julio de 2015, se ha adjudicado a la UTE Copasa S.A., – Renfe Mercancías S.A. – Logirail S.A., el concurso público para el Servicio Integral de Transporte Combinado de Residuos Urbanos de diferentes Ayuntamientos en el ámbito de Galicia resuelto por la empresa SOGAMA, empresa encargada por la Xunta de Galicia para el tratamiento de residuos. La adjudicación tiene vigencia para diez años.

2. Medidas de Gestión.-

A lo largo de 2015, se ha continuado la política iniciada en 2014, de un importante ajuste de los recursos empleados tanto humanos como materiales, destacando en este año las siguientes actuaciones:

- Se ha prolongado la política de ajuste de los recursos humanos, con una disminución de la plantilla media de un 5,9% respecto a 2014.

- Se ha reducido el parque de vagones en 1.953, de los cuales 1.600 han sido puestos a disposición de Renfe Alquiler para su comercialización, y se ha reducido en un 9% el número de locomotoras en explotación, encontrándose en la actualidad en tramitación su puesta a disposición del mercado a través de la citada sociedad de alquiler de material.

- Ambas medidas han supuesto incrementos de la productividad de los recursos materiales y humanos cercano al 10%.

- Se ha incrementado la actividad en las terminales ferroviarias habiéndose declarado 6 nuevas terminales en régimen de autoprestación, y se continúa con la explotación de la terminal de Abroñigal a través de la UTE TILO (con participación al 50%), creada en octubre del año 2014.

- Se ha iniciado en el último trimestre del año el Plan de Transformación de Procesos y Sistemas con el objetivo de modernizar y dar soporte a los

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

cambios experimentados en el mercado, las exigencias crecientes de los clientes y la presión cada vez mayor sobre los márgenes del negocio, atendiendo de forma global la Gestión Comercial y de Clientes, la Gestión de la Producción y el Análisis del Negocio.

Al mismo tiempo se ha definido, con personal propio de RENFE Mercancías, un Plan de Viabilidad para los próximos tres años, que abarca un conjunto de estrategias de gestión y comerciales, que constituirán las líneas maestras de nuestra actuación en los próximos años.

3. Denuncia de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).-

El 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) incoó expediente sancionador a la Sociedad, junto con otras empresas del grupo RENFE-Operadora y del grupo Transfesa por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. El expediente sancionador quedó suspendido, tras aceptar la CNMC la posibilidad de Terminación Convencional del procedimiento.

En este sentido, la Sociedad propuso el cumplimiento de una serie de compromisos en una propuesta de Terminación Convencional que ha sido desistida por resolución de la Dirección de Competencia el 19 de abril de 2016, reanudándose el expediente sancionador. No obstante lo anterior, RENFE-Operadora y la Sociedad han presentado recurso ante el Consejo de la CNMC contra la citada resolución, puesto que se considera que los compromisos ofrecidos resuelven los efectos sobre la competencia, garantizando el interés público, y yendo más allá de lo exigible legalmente y del ámbito material de las supuestas conductas infractoras. En este sentido, de aceptarse el recurso, daría lugar a que se dictase una Resolución de Terminación Convencional en el expediente, con la que se daría por finalizado el procedimiento.

4. Proceso de incorporación de un socio industrial.-

El pasado 28 de Abril de 2015 se decidió en el Consejo de Administración de Renfe Operadora la propuesta a elevar al Consejo de Ministros a través del Ministerio de Fomento, para autorizar a RENFE-Operadora a incorporar, previa operación de ampliación de capital, a un socio industrial en RENFE MERCANCÍAS, S.A., cuya participación accionarial quedará limitada a un máximo del 49%.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El objetivo es aportar a Renfe Mercancias el crecimiento y capacidades necesarias para mejorar su competitividad y asegurar su viabilidad futura.

En la actualidad la operación está pendiente de autorización por parte del Consejo de Ministros para iniciar la selección del candidato más apropiado mediante la convocatoria y desarrollo de un concurso público.

RESULTADOS

Mercancías ha cerrado el año con una mejora significativa de su Resultado antes de impuestos, situándose en -38,8 millones de euros, lo que supone una mejora de 15,7 millones de euros (28,8%) respecto al año anterior.

Los Ingresos de Tráfico alcanzan la cifra de 233,6 millones de euros, con una disminución del 6,2% respecto a 2014, con un comportamiento desigual en las diferentes líneas de negocio: Automóvil crece un 7,8%, Siderúrgicos un 1,5%, en cambio Intermodal se reduce un 8,7%, Multiproducto un 16,6% y Ancho Métrico un 7,2%.

La desviación más significativa es la del mercado de Multiproducto, que se deriva básicamente de las pérdidas en el sector de Carbón y Cenizas, ya que, aunque las toneladas transportadas han aumentado por el incremento de actividad en las relaciones más cortas, la demanda de nuestros clientes más importantes en las principales relaciones ha disminuido debido a diferentes paradas técnicas en sus instalaciones.

En el capítulo de Gastos de Explotación al EBITDA (Personal, Energía de Tracción, Cánones ADIF, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupo), estos alcanzan la cifra de 259 millones de euros, que supone una reducción de 23,4 millones de euros (-8,3%) sobre 2014.

Destacamos las partidas más significativas:

- Gastos de Personal: El gasto del ejercicio asciende a 92,2 millones de euros con un ahorro respecto a 2014 de 5,9 millones de euros (-6%), similar a la reducción de plantilla. También se ha incluido el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2015.

  Adicionalmente, se ha incluido una provisión de gastos correspondiente a ejercicios anteriores por un importe de 10,3 millones de euros, en línea con lo establecido en la Disposición Adicional duodécima de la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para 2016, para la recuperación del 50% de la paga extraordinaria del mes de diciembre de 2012 suprimida en su día.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Energía de Tracción: Se produce una reducción del gasto de -9%, frente a una reducción de la producción medida en Toneladas Kilómetros Brutas del 6% y una disminución del precio media de la Energía del 3%, con un comportamiento desigual, mientras la energía eléctrica se ha incrementado en un 5,5%, el combustible ha disminuido en un 31%.

- Otros Materiales y Servicios: (Servicios Prestados por terceros, Servicios Adif e Intragrupo), que se analizan conjuntamente por los cambios en la gestión de los contratos de mantenimiento de la industria particular que en 2015 han vuelto a ser gestionados por Fabricación y Mantenimiento y el deslizamiento que se produce en los gastos de Operaciones en tierra de Adif a proveedores externos.

Homogeneizando y sin tener en cuenta el efecto del cambio de criterio contable de las Grandes Reparaciones, la reducción de los gastos de Mantenimiento es del 10,7%. Para el conjunto de gastos relacionados con las operaciones en Tierra (37,9 millones de euros), la reducción es del 8,7%.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2015 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 38,04 días (41,66 días en el ejercicio 2014).

Además, en el ejercicio 2016 se va a implantar un proyecto de digitalización de facturas, que permitirá reducir el tiempo empleado en su tramitación, lo que redundará en una mejora del periodo medio de pago.

El conjunto de medidas expuesto ha permitido obtener un resultado bruto de explotación negativo de 9,3 millones de euros, que representa una mejora de 13,4 millones de euros, un 59% sobre el registrado en 2014.

La dotación a la Amortización del año 2015 se sitúa en 25,9 millones de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Por otro lado, el Resultado Financiero mejora en 2,6 millones de euros, como consecuencia de unos menores Gastos Financieros y un incremento de los Dividendos de Empresas Participadas.

Finalmente el Resultado antes de impuestos se sitúa en -38,8 millones de euros mejorando sobre 2014 un 32,8%.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2015 vs 2014 de las principales magnitudes de tráfico, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Renfe Mercancías

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Ingresos de Tráfico	233,56	248,96	-15,40	-6,2
	Otros Ingresos	16,18	10,84	5,34	49,3
+	TOTAL INGRESOS	**249,74**	**259,80**	**-10,06**	**-3,9**
	GASTOS				
	Personal	92,19	98,07	-5,88	-6,0
	Plan ERE / Desvinculación	3,53	2,99	0,54	18,1
	Energía de tracción	44,42	48,84	-4,42	-9,1
	Cánones (2)	4,40	4,57	-0,16	-3,6
	Servicios Adif	28,69	35,24	-6,55	-18,6
	Servicios Intragrupo	59,38	72,45	-13,07	-18,0
	Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales	9,92	8,74	1,18	13,5
	Mantenimiento de Material	0,47	7,12	-6,65	-93,4
	Resto de Servicios	16,01	15,58	0,44	2,8
-	TOTAL GASTOS	**259,02**	**293,59**	**-34,57**	**-11,8**
=	RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	**-9,28**	**-33,79**	**24,51**	**72,5**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	25,92	16,94	8,97	52,9
=	RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	**-35,20**	**-50,73**	**15,54**	**30,6**
	Ingresos Financieros	2,25	1,58	0,66	42,0
	Gastos Financieros	7,10	9,07	-1,98	-21,8
+/-	Resultado Financiero	-4,85	-7,49	2,64	35,2
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	-1,69	0,49	-2,18	-446,4
+/-	Resultados Excepcionales	2,97		2,97	
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-38,77**	**-57,74**	**18,96**	**32,8**
-	Impuesto sobre Beneficios	-1,46	-3,26	1,81	55,4
=	RESULTADO	**-37,32**	**-54,47**	**17,15**	**31,5**

Coeficientes de Cobertura

AI EBITDA(%)	96,4	88,5	**7,9**
AI EBIT (%)	87,6	83,7	**4,0**
AI Resultado Antes de Impuestos(%)	86,6	81,8	**4,7**
AI Resultado (%)	87,0	82,7	**4,3**

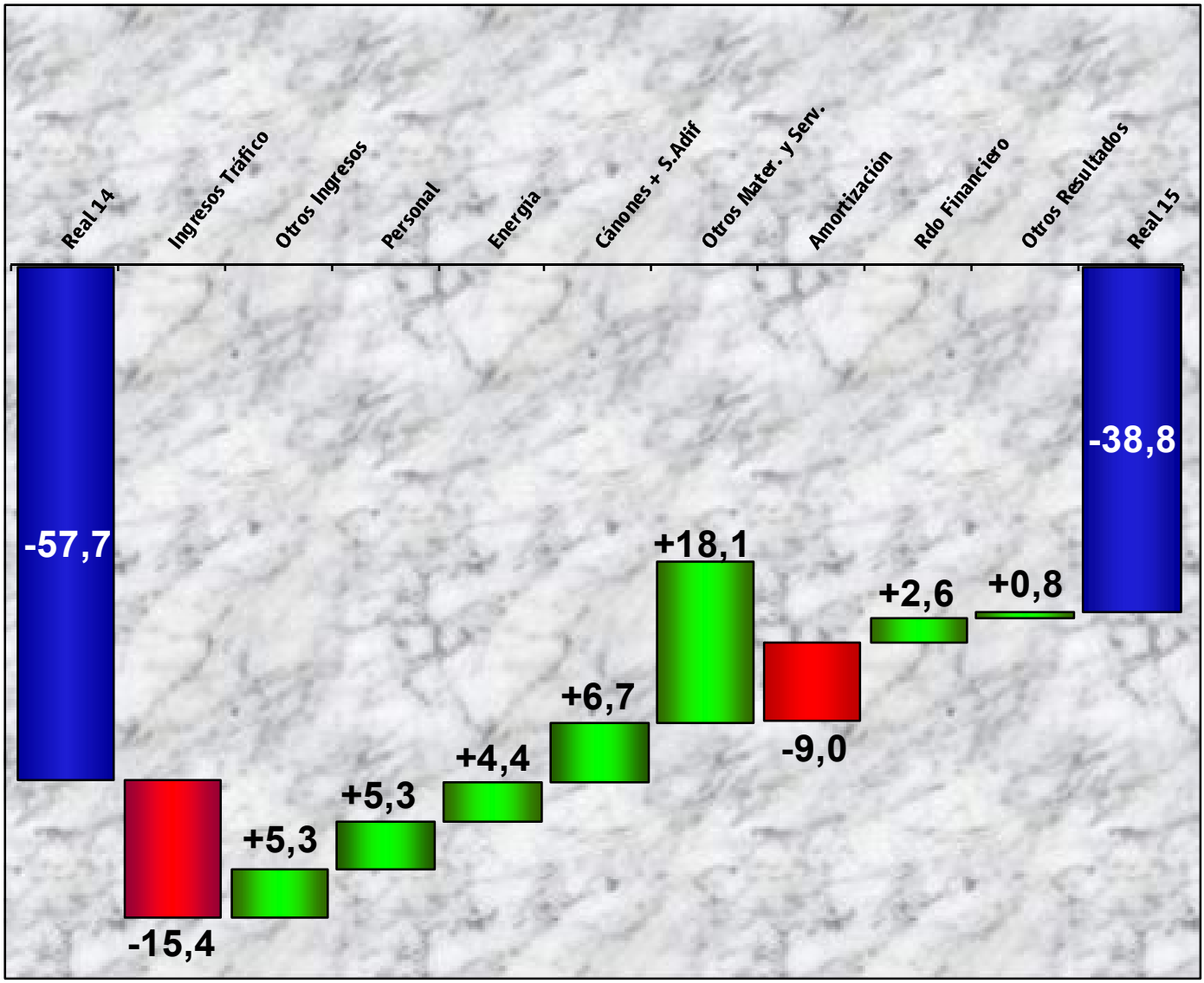
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 100% Canon Infraestructura.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

Renfe Mercancías

(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2015 IMPORTE (miles Euros)	2015 % s/ TOTAL	2015 % ACUM.	2014 % s/ TOTAL	2014 % ACUM.
Total ADIF	**33.097,2**	27,8	27,8	27,7	27,7
Servicios ADIF	28.693,1	24,1		24,5	
Canon Infraestructura	4.404,2	3,7		3,2	
Servicios Intragrupo (*)	**59.377,9**	49,9	77,8	50,4	78,1
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	**9.922,4**	8,3	86,1	6,1	84,2
Otros gastos tráfico de mercancías	**4.086,3**	3,4	89,6	2,9	87,1
Gastos de Viaje del Personal	**1.804,6**	1,5	91,1	1,2	88,3
Canon util. líneas otros operadores	**1.092,1**	0,9	92,0	0,7	89,0
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**716,5**	0,6	92,6	0,5	89,5
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**653,9**	0,6	93,2	0,4	89,9
Variación de Provisión Operaciones Comerciales	**647,2**	0,5	93,7	0,3	90,2
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**469,3**	0,4	94,1	5,0	95,2
Energía U.D.T.	**275,9**	0,2	94,3	0,3	95,4
Tributos	**250,0**	0,2	94,5	0,2	95,6
Trabajos Realizados por Terceros	**70,0**	0,1	94,6	0,1	95,7
Resto	**6.416,9**	5,4	100,0	4,3	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**118.880,4**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
INGRESOS DE TRÁFICO			
Millones de Euros	233,56	248,96	-6,2
Percepción Media (Céntimos de € / T.K.)	3,30	3,29	0,1
TRÁFICO			
TEU (miles de unidades equivalentes)	565	616	-8,2
Toneladas (Miles)	20.855,7	21.282	-2,0
TEU - kilómetro (millones)	244	274	-11,0
Toneladas - Kilómetro (Millones)	7.080,1	7.556,5	-6,3
OFERTA			
T. K. B. (Millones)	17.209,4	18.361,3	-6,3
T. K. B. Diésel (Millones)	2.851,9	2.590,5	10,1
T. K. B. Eléctricas (Millones)	14.357,4	15.770,8	-9,0
Kilómetros - Tren (Miles)	18.502,1	20.169,6	-8,3
TB / Tren	930	910	2,2
APROVECHAMIENTO			
TKN / TKB (%) (1)	41,1	41,2	-0,0
Ingresos / Km. Tren	12,62	12,34	2,3
TN / Tren	383	375	2,1
PERSONAL			
Número medio de personas	1.520,3	1.616,2	-5,9

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías

MERCADO INTERMODAL

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	2.327	2.851	-18,4
Tráfico Nacional Terrestre	1.379	1.381	-0,1
Tráfico Nacional Total	**3.706,3**	**4.232,0**	**-12,4**
Importación	1.084	988	9,8
Exportación	980	912	7,4
Tráfico Internacional Total	**2.064,3**	**1.900,4**	**8,6**
TOTAL	**5.770,6**	**6.132,3**	**-5,9**

Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	990	1.328	-25,5
Tráfico Nacional Terrestre	772	781	-1,1
Tráfico Nacional Total	**1.762,4**	**2.109,4**	**-16,4**
Importación	321	286	12,0
Exportación	335	306	9,6
Tráfico Internacional Total	**655,8**	**592,4**	**10,7**
TOTAL	**2.418,2**	**2.701,8**	**-10,5**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías

VAGON COMPLETO

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	3.479	3.503	-0,7
CARBONES	2.890	2.624	10,1
CARBONES Y GRANELES A.M.	2.069	1.934	7,0
CEREALES	867	831	4,3
AUTOS	757	622	21,9
CEMENTOS	677	727	-6,9
PIEDRAS Y TIERRAS	586	783	-25,2
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	513	514	-0,3
PRODUCTOS QUÍMICOS	266	219	21,6
ACEITES	265	251	5,3
BUTANO Y PROPANO	238	250	-4,6
MADERAS	227	222	2,4
PAPEL	157	249	-36,8
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	136	75	81,6
ABONOS	107	106	1,5
SAL	107	105	2,0
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	84	121	-30,1
CENIZAS VOLANTES	81	84	-3,3
MINERALES	66	65	1,3
CALIZAS	52	115	-54,8
TTES. MILITARES	9	14	-37,7
CUALQUIER MERCANCÍA	3	154	-97,9
TTES. EXCEPCIONALES	0	0	46,9
TRÁFICO NACIONAL	**13.636,2**	**13.567,5**	**0,5**
IMPORTACIÓN	674	651	3,5
EXPORTACIÓN	775	931	-16,7
TRÁFICO INTERNACIONAL	**1.449,0**	**1.582,5**	**-8,4**
TOTAL	**15.085,2**	**15.150,1**	**-0,4**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías

VAGON COMPLETO

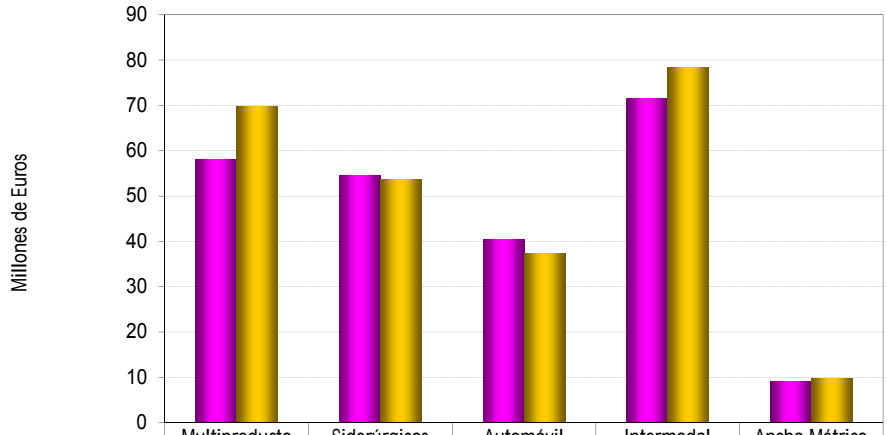
Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	1.971	1.943	1,4
AUTOS	386	301	28,1
CARBONES	324	336	-3,6
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	227	234	-3,0
MADERAS	192	189	1,8
CEREALES	170	207	-18,1
CEMENTOS	134	144	-7,0
BUTANO Y PROPANO	107	110	-3,2
PAPEL	94	136	-30,9
PRODUCTOS QUÍMICOS	72	65	11,1
ACEITES	71	69	3,2
PIEDRAS Y TIERRAS	54	85	-36,5
CARBONES Y GRANELES A.M.	48	63	-23,3
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	38	67	-43,0
CENIZAS VOLANTES	30	31	-2,3
SAL	26	25	2,0
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	23	14	70,2
ABONOS	18	15	14,6
MINERALES	11	33	-66,7
TTES. MILITARES	3	10	-66,6
CUALQUIER MERCANCÍA	2	95	-98,0
CALIZAS	2	3	-42,6
TTES. EXCEPCIONALES	0	0	490,9
TRÁFICO NACIONAL	**4.003,1**	**4.175,4**	**-4,1**
IMPORTACIÓN	299	284	5,2
EXPORTACIÓN	360	395	-8,8
TRÁFICO INTERNACIONAL	**658,9**	**679,3**	**-3,0**
TOTAL	**4.661,9**	**4.854,7**	**-4,0**

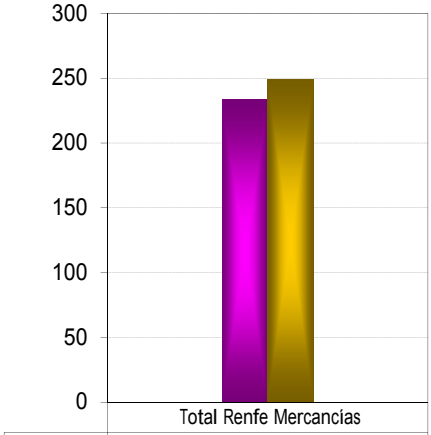
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE MERCANCÍAS

Ingresos de tráfico Mercancías

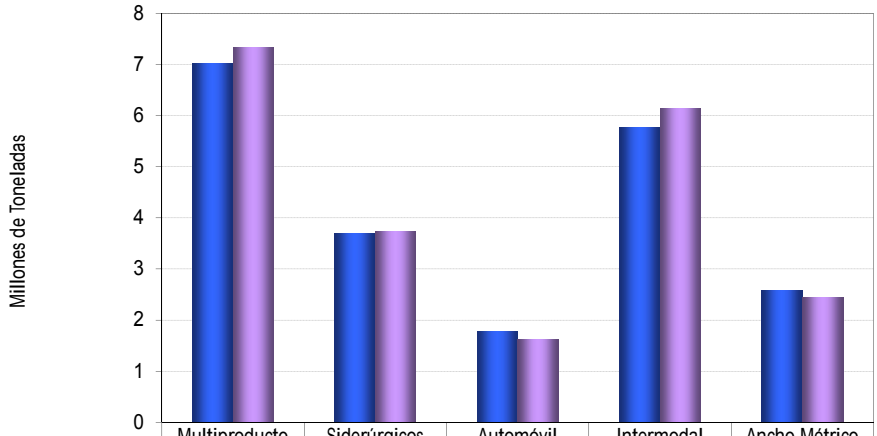


	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico
Año 2015	58,1	54,5	40,3	71,5	9,1
Año 2014	69,7	53,7	37,4	78,3	9,8

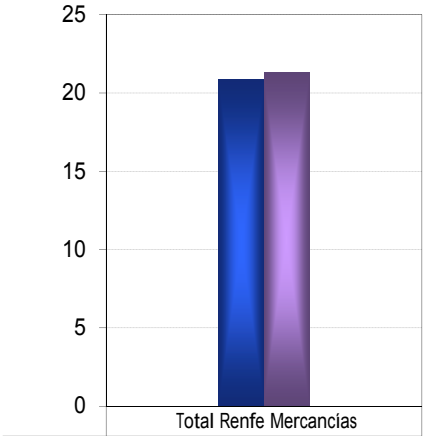


	Total Renfe Mercancías
Año 2015	233,6
Año 2014	249,0

Toneladas



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico
Año 2015	7,02	3,70	1,78	5,77	2,58
Año 2014	7,34	3,74	1,62	6,13	2,45



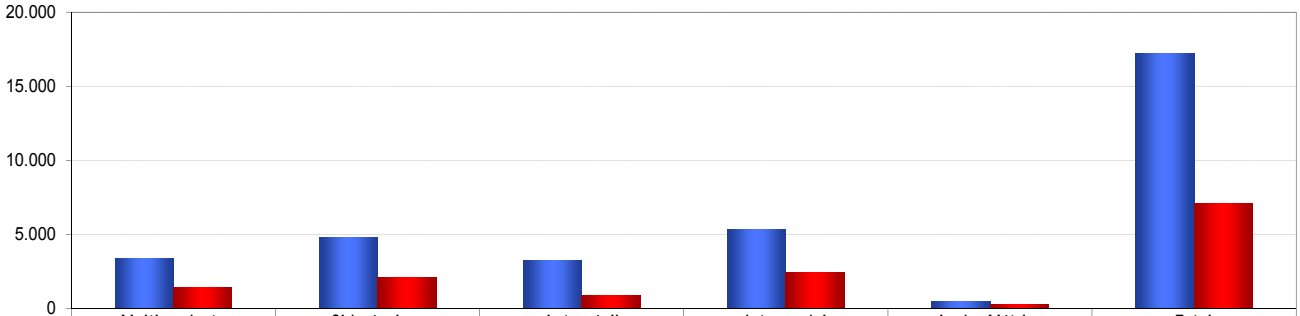
	Total Renfe Mercancías
Año 2015	20,9
Año 2014	21,3

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE MERCANCÍAS

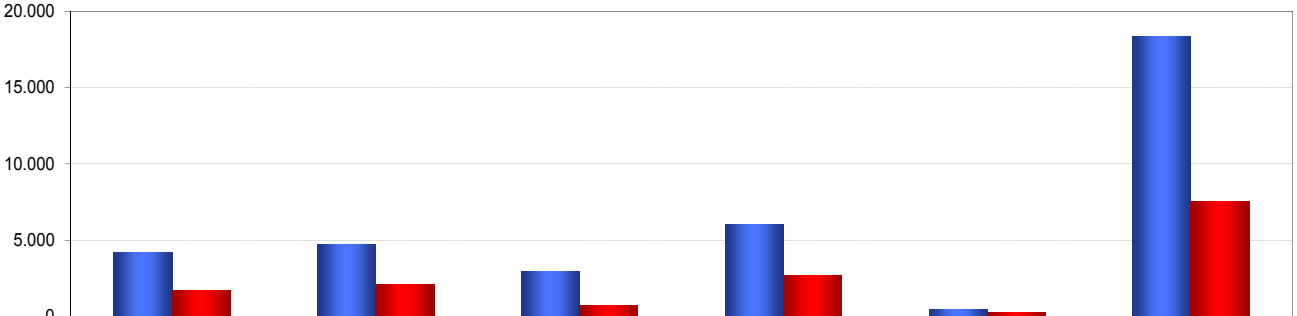
TKB: Millones de Toneladas Kilómetro Brutas
TKN: Millones deToneladas Kilómetro Netas

Año 2015
Tráfico



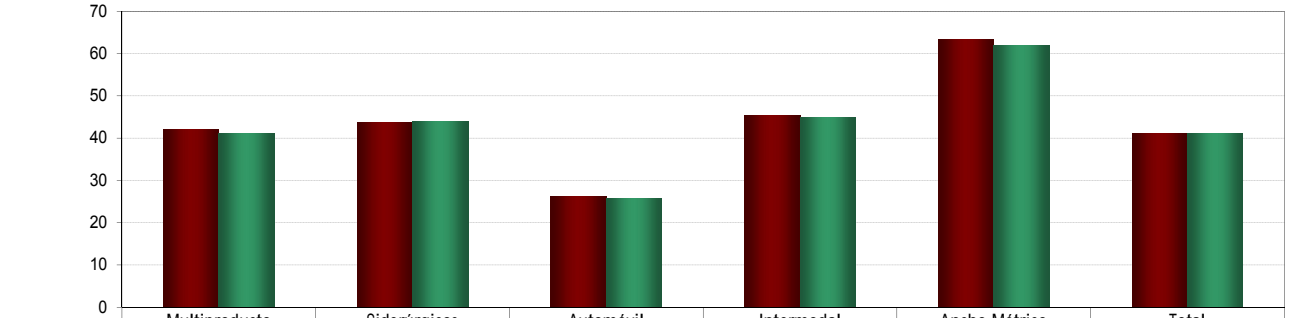
	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
TKB	3.377,6	4.822,1	3.254,3	5.322,0	433,3	17.209,4
TKN	1.423,4	2.107,2	856,7	2.418,2	274,6	7.080,1

Año 2014
Tráfico



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
TKB	4.173,9	4.741,3	2.948,0	6.020,7	477,3	18.361,3
TKN	1.712,0	2.086,2	760,4	2.701,8	296,1	7.556,5

Aprovechamiento(%)



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
Año Actual	42,14	43,70	26,33	45,44	63,38	41,14
Año anterior	41,02	44,00	25,79	44,88	62,04	41,15

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Renfe Mercancías

CIERRE 2015	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	233.558	-452	233.106	233.106	
Ingresos de Tráfico	233.558	-452			
Alquileres y Cánones	3.880	52	3.933	3.933	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0		0	0	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	5.283		5.283	5.283	(5)
Otros Ingresos	1.970	426	2.396	2.396	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	675	0	675	675	(1)
Convenios ADIF	4.370	-1	4.369	4.369	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	0	0	0	0	
Ingresos Varios	16.179	477			
Ingresos Propios	249.737	25			
TOTAL INGRESOS	249.737	25			
Personal	95.722	2.313	98.035	98.035	
Energía de Tracción	44.415	-344	44.071	42.761	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				1.309	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	524	0	524	524	(3)
Cánones	4.404	-50	4.354	4.354	(2)
Servicios Adif	28.693	-20	28.673	28.673	(2)
Resto de Servicios	85.259	-180	85.080	85.079	(2)
Gastos Propios	259.017	1.718			
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	259.017	1.718			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	-9.280	-1.693			
Amortizaciones	25.602			25.602	
Retiros del Inmovilizado	135			135	
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	179			179	(5)
Otros Resultados		2.968	2.968	2.968	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-35.196	1.275	-33.920	-33.921	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	2.246			2.246	
Gastos financieros	7.098			7.097	
Diferencias de cambio (gasto)				1	(4)
Resultado Financiero	-4.853			-4.852	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	25				
Gastos de Ejercicios Anteriores	1.718				
Resultado de Ejercicios Anteriores	-1.693	1.693			
Ingresos Excepcionales	2.968	-2.968			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	2.968	-2.968			
Resultado antes de Impuestos	-38.773			-38.773	
Impuesto sobre Beneficios	-1.455			-1.455	
RESULTADO DEL EJERCICIO	-37.318			-37.318	

(1) Otros Ingresos de Explotación (11.373 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (160.867 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (1.833 miles de €)
(4) Diferencias de cambio (1 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (5.104 miles de €)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.2.3 Balance a 31 de diciembre de 2015

A continuación se presenta el balance de RENFE Mercancías, S.A. con sus principales masas patrimoniales al cierre de los años 2015 y 2014:

		miles de euros
ACTIVO	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	1.500	3.107
Inmovilizado material	444.629	427.888
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l.p.	67.638	67.662
Inversiones financieras a largo plazo	2	2
Activos por impuesto diferido	157	165
Total activos no corrientes	***513.926***	***498.824***
Existencias	3	21
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	65.678	84.762
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	67.994	30.701
Inversiones financieras a corto plazo	24	30
Periodificaciones a corto plazo	230	237
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	387	530
Total activos corrientes	***134.317***	***116.281***
Total activo	***648.243***	***615.105***
PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
Fondos propios	243.023	246.912
Capital	40.000	40.000
Prima de emisión	336.882	336.882
Reservas	33.429	
Resultados de ejercicios anteriores	-129.970	-75.499
Resultados del ejercicio	-37.318	-54.471
Ajustes por cambios de valor	-406	-390
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	1	1
Total patrimonio neto	***242.618***	***246.523***
Provisiones a largo plazo	2.866	3.880
Deudas a largo plazo	345	276
Deudas Empresas Grupo y asociadas	330.116	281.068
Pasivos por impuestos diferidos	22	30
Periodificaciones a largo plazo		91
Total pasivos no corrientes	***333.349***	***285.345***
Provisiones a corto plazo	4.936	1.672
Deudas a corto plazo	289	1.357
Deudas Empresas Grupo y Asociadas	28.318	26.597
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	38.733	53.611
Total pasivos corrientes	***72.276***	***83.237***
Total patrimonio neto y pasivo	***648.243***	***615.105***

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Estos datos se corresponden con los balances de cierre de ambos ejercicios, sin considerar el efecto retroactivo del cambio de criterio contable sobre las grandes reparaciones.

El ***total del activo*** a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 648 millones de euros, cifra superior en un 5,4% a la del cierre de 2014, debido a la evolución del inmovilizado material, que ha registrado un incremento de 17 millones de euros relacionado con la activación del valor de las grandes reparaciones en el material rodante.

Dentro del activo, la masa de activos no corrientes supone casi el 80% del total, igual que en 2014, ya que incluye el inmovilizado material, partida en la que se encuentra registrado, fundamentalmente, el material rodante de esta sociedad.

Por su parte, el activo corriente supone el 20% del total del activo, destacando las partidas de ***Deudores comerciales***, cuyo importe ha disminuido frente a 2014 debido, por un lado, a la menor actividad registrada en 2015 y, por otro lado, a la mejora en la gestión del cobro de este tipo de deudas, y la de ***Inversiones en empresas del grupo***, que recoge, fundamentalmente, el crédito a favor de la sociedad con RENFE-Operadora derivado del contrato de tesorería centralizada.

Por lo que se refiere al ***Patrimonio neto y pasivo***, su distribución entre el valor del Patrimonio neto y los pasivos corrientes y no corrientes no ha variado sustancialmente entre ambos ejercicios, correspondiendo un 62,6% a los pasivos corrientes y no corrientes frente a un 59,9% en 2014.

Este incremento del importe de los pasivos corrientes y no corrientes, se produce en la partida de ***Deudas Empresas Grupo***, en el pasivo no corriente, que viene determinada por el valor de la deuda espejo con la entidad pública empresarial RENFE-Operadora que es quien mantiene la deuda con las entidades financieras, a pesar de la disminución de la partida de ***Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar*** del pasivo corriente por efecto de la menor actividad registrada en el ejercicio.

Por su parte, el valor del Patrimonio neto de la sociedad se reduce en algo más de 2 millones en 2015 frente a 2014, como consecuencia, fundamentalmente, del resultado obtenido en el ejercicio 2015 compensado por el aumento de reservas provocado por el cambio de criterio contable de las grandes reparaciones.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2015 el importe realizado por la sociedad RENFE Mercancías, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 10.486 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	10.486,3
Inversiones financieras	
Total	10.486,3

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Grandes Reparaciones 2015 - Multiproducto	2.590,2	24,7
Grandes Reparaciones 2015 - Siderúrgicos	2.405,8	22,9
Grandes Reparaciones 2015 - Producción	1.595,5	15,2
Grandes Reparaciones 2015 - Intermodal	1.462,9	14,0
Adquisición de la locomotora 252.020-3 a RENFE Viajeros, S.A.	895,2	8,5

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2015 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Modernización y mejoras de material	9.099,2	86,8
Inversiones intragrupo	895,2	8,5
Pagos realizados por material rodante adquirido en ejercicios anteriores	482,4	4,6
Otras inversiones	9,5	0,1
Total	10.486,3	100,0

Y la apertura de las inversiones en material rodante según el tipo del mismo es la siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Vagones	7.219,5	68,9
Locomotoras eléctricas	1.661,8	15,9
Locomotoras varias series	1.595,5	15,2
Total	10.476,8	100,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS DE RENFE MERCANCÍAS S.A.

La sociedad RENFE Mercancias, S.A. desarrolla la actividad descrita en el presente informe de gestión fundamentalmente a través de sus propios medios, pero, además, cuenta con una serie de sociedades filiales y participadas que, en unos casos le aportan flexibilidad a la hora de realizar algunos de los servicios complementarios al transporte, núcleo de su actividad, y, en otros casos, le permite contar con unos socios estratégicos en determinados mercados, de forma que su posicionamiento en los mismos mejore.

Dentro de estas sociedades pueden distinguirse aquellas en las que la participación de RENFE Mercancias, S.A. supera el 50% o es mayoritaria, de aquellas otras en las que dicha participación es minoritaria.

Los dos grupos señalados consolidan en las cuentas del Grupo RENFE-Operadora consolidado.

Respecto de las primeras, dentro de este punto se incluye, para cada una de ellas, información sobre su actividad y principales magnitudes en el ejercicio 2015. Se trata de:

DENOMINACION	PARTICIPACION RENFE MERCANCIAS, S.A.
Logirail, S.A.	100%
PECOVASA RENFE Mercancías, S.A.	60%
LTF, S.A.	100%
Puerto Seco Ventastur, S.A.	48% (*)

(*) 48% RENFE Mercancías, S.A. , a través de PECOVASA que detenta el 79,99%, siendo por tanto la de RENFE Mercancías la participación mayoritaria

Respecto de las segundas, la relación y el porcentaje de participación de RENFE-Mercancias, S.A. en las mismas, es la siguiente:

DENOMINACION	PARTICIPACION RENFE MERCANCIAS, S.A.
Alfil Logistics, S.A.	40%
Construrail, S.A.	49%
Conterail, S.A.	50%
TRANSFESA, S.A.	20,36%
SEMAT, S.A.	36,36%
Intercontainer Ibérica, S.A.	46%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.4.1. LOGIRAIL, S.A.

6.4.1.1 Introducción

LogiRAIL tiene por objeto social la realización de la gestión, disposición, explotación y administración de todo tipo de bienes, derechos y servicios relacionados con cualquier actividad de transporte terrestre y comunicaciones y el asesoramiento, desarrollo, elaboración y aplicación de análisis, planes e informes en materia de ingeniería e informática. Asimismo la Sociedad podrá efectuar todo tipo de trabajos de consultoría, estudios e informes de organización, así como la formación y desarrollo de Recursos Humanos.

La totalidad del accionariado pertenece a Renfe Mercancías, S.A.

6.4.1.2. Resultados y Principales Magnitudes

En el cierre del ejercicio 2015, los ingresos se sitúan en 9.069 miles de euros (9.144 miles de euros en 2014).

El resultado de explotación y el resultado antes de impuestos del ejercicio 2015, registra saldos de 1.018 miles de euros (11,23% sobre ingresos) y 954 miles de euros (10,52% sobre ingresos) respectivamente. (En 2014 la Sociedad obtuvo un resultado de explotación de 656 miles de euros y un resultado antes de impuestos de 576 miles de euros).

Los ingresos disminuyen en 75 mil euros, un 0,83% menos, que al cierre de 2014. Durante el ejercicio se ha continuado con las acciones que se iniciaron en el ejercicio precedente tendentes al desarrollo de líneas de negocio, donde ya fueron visibles los resultados alcanzándose un alto grado de eficiencia en las mismas.

En el año 2015 se produce un cambio importante en la estructura de productos que comercializa LogiRAIL, pasando a potenciar todos aquellos que representen un mayor valor añadido, tanto a la propia compañía como a los principales clientes de las empresas del Grupo.

Como ejemplos se pueden enumerar, entre otros, los siguientes:

- Inspección de trenes
- Logística Integral (Sogama)
- Maniobras y otras operaciones en talleres

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Transferencia de Mercancías

El resultado de esta estrategia se refleja en el significativo aumento del beneficio sobre ventas, lo que ha posibilitado que con un volumen de ingresos similar al obtenido en 2014, incrementar el resultado de la compañía de manera considerable, obteniendo incrementos superiores al 50% tanto en lo referente al resultado de explotación como al resultado antes de impuestos.

En su conjunto en este ejercicio, la estructura de costes mejora sobre el cierre del año anterior, al situarse en el 88,8% sobre ingresos en 2015, frente al 92,8% de 2014.

Por naturaleza, destacan las partidas de aprovisionamientos, con su principal concepto, servicios de transporte por ferrocarril y acarreos que presenta una disminución del 21,2% sobre el año anterior. El incremento de los gastos de personal en el 28,6% sobre 2014 también es significativo.

6.4.2. PECOVASA RENFE MERCANCÍAS, S.A.

6.4.2.1. Introducción

La Sociedad fue creada el 4 de julio 1988, estando la estructura accionarial repartida de la siguiente forma: Renfe Mercancías cuenta con un 60%, Comsa Rail Transport, S.A.U. con un 15%, Deutsche Bahn Ibérica Holding con un 14,55%, Trans European Rail con un 9,55% y el Grupo Logístico Suardíaz el restante 0,90%.

Su actividad principal se basa en la prestación de servicios logísticos integrales especializados en el transporte ferroviario de automóviles y gestión de centros logísticos para el automóvil.

6.4.2.2. Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2015, la cifra de negocio se sitúa en 17.070 miles de euros, experimentando una mejora del 23,5%, sobre los datos del ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó 13.818 miles de euros.

La mejora se debe al aumento de actividad experimentado, como consecuencia del incremento de la fabricación de vehículos en España. Durante el ejercicio 2015, la producción de vehículos en España ascendió a 2.733 miles de unidades, destinando el 83% de la producción a la exportación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

En este escenario, la compañía transporto 249.099 vehículos, lo que supone un incremento de un 21% frente a los realizados en 2014.

Del total de unidades transportadas por la compañía durante 2015, el 90% corresponden a unidades de exportación.

Durante el ejercicio 2015, el EBITDA empeora respecto a 2014 un 22,2%, como consecuencia de la disminución del margen bruto por el aumento, entre otros, de los gastos por reparaciones respecto al ejercicio anterior.

También se ha producido, respecto al cierre del año anterior, una mejora de los resultados financieros debido a la reversión del deterioro de la participación en la sociedad Puerto Seco Ventastur por importe de 64 mil euros.

6.4.3. LOGÍSTICA Y TRANSPORTE FERROVIARIO, S.A.

6.4.3.1. Introducción

La sociedad fue creada el 19 de junio 1997, y la totalidad del accionariado pertenece a Renfe Mercancías, S.A. El objetivo principal de esta sociedad era el transporte por ferrocarril de vehículos, automóviles terminados y componentes.

Logística y Transporte Ferroviario, en adelante LTF, está afectada por el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial, Orden HAP/583/2012 de 20 de marzo, donde se determina que se deberá fusionar con PECOVASA. Dada la imposibilidad de conseguir el objetivo marcado en la citada Orden Ministerial, el Consejo de Ministros ha autorizado, con fecha 20 de septiembre de 2013, la extinción por liquidación de LTF, previa transferencia de su activo y pasivo a Renfe Mercancías, S.A., su único accionista.

La actividad comercial de la compañía cesó en el mes de noviembre de 2013, al realizarse el traspaso de la misma a Pecovasa.

Desde el 1 de diciembre de 2014, la Compañía está en proceso de liquidación, ya que el Accionista Único tomo la decisión de disolverla en esa fecha.

Las acciones desarrolladas a lo largo del año 2015 en relación con la liquidación de la Sociedad han sido:

- Cancelación de todos los contratos de servicios con proveedores

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Venta de todos los activos (vagones y repuestos) a sociedades filiales de Renfe, principalmente a Renfe Alquiler de Material.

6.4.3.2. Resultados y Principales Magnitudes

En el cierre del ejercicio 2015, la Sociedad presenta unos ingresos por el alquiler de vagones por importe de 247 miles de euros, 230 mil euros en 2014.

Con motivo de las operaciones de liquidación de los activos de la sociedad, el beneficio de explotación se sitúa en 258 miles de euros en 2015, frente a las pérdidas de explotación de 199 miles de euros del ejercicio anterior.

El resultado después de impuestos de 2015 alcanza unas pérdidas de 295 miles de euros, mientras que las pérdidas de 2014 se situaban en 286 miles de euros.

6.4.4. PUERTO SECO VENTASTUR, S.A.

6.4.4.1. Introducción

La sociedad fue creada el 22 de mayo de 2002. Su estructura accionarial está compuesta, por Pecovasa con el 79,99%, por la Autoridad Portuaria de Gijón con el 10%, la Autoridad Portuaria de Avilés con el 10% y Trans European Rail con el 0,01% restante.

Su objeto social se centraba en la explotación y gestión de centros logísticos de distribución de mercancías y automóviles. Su negocio estaba determinado por la gestión de la campa ubicada en Venta de Baños (Palencia).

En junio de 2015 se procedió a la enajenación del terreno donde estaba ubicada la campa mediante la adjudicación en subasta pública al Grupo Siro.

Como consecuencia de los resultados de la venta de este terreno, Ventastur ha cerrado el ejercicio con un beneficio antes de impuestos de 188 miles de euros, cuando las pérdidas del año 2014 ascendieron a 401 mil euros, también, antes de impuestos.

Actualmente esta Sociedad está prácticamente sin actividad y se está tramitando las autorizaciones administrativas correspondientes para proceder a su liquidación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS

Los valores de las cuentas de la UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2015 han sido:

	Miles de euros
Balance	
Inmovilizado material	22
Cuentas a cobrar	1.300
Periodificaciones	451
Tesorería	752
Resultados	171
Proveedores	1.146
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	
Ventas	3.258
Aprovisionamientos	(1.046)
Gastos de Personal	(826)
Servicios Exteriores	(1.208)
Amortizaciones	(7)
Gastos Financieros	0

El resultado final de la UTE a 31 de diciembre de 2015 ha sido de un beneficio de 171 miles de euros.

Por su parte, la UTE Copasa, S.A.–Renfe Mercancías, S.A.–Logirail S.A., adjudicataria del concurso público para el servicio integral de transporte combinado de residuos urbanos de diferentes Ayuntamientos en el ámbito de Galicia resuelto por la empresa SOGAMA, tiene previsto el inicio de actividad el 1 de marzo de 2016.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

6.6. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE MERCANCÍAS, S.A.

A 31 de diciembre de 2015

Presidente:	D. PABLO VÁZQUEZ VEGA
Consejeros:	D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO
	Dª. BERTA BARRERO VÁZQUEZ
	D. MANUEL FRESNO CASTRO
	D. ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA
	D. JUAN MIGUEL BÁSCONES RAMOS
Secretario:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES
Vicesecretaria:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7. RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.

7.1 INTRODUCCIÓN

En noviembre de 2014 se aprobó el nuevo modelo organizativo que otorga a Renfe Fabricación y Mantenimiento la responsabilidad de la gestión integral del servicio de mantenimiento del parque de material rodante de las Sociedades Operadoras, con la finalidad de optimizar tanto las condiciones técnicas como económicas del mantenimiento.

Esto ha supuesto durante 2015 una serie de actuaciones encaminadas a cumplir con la función encomendada, siendo la más relevante el hecho de que Renfe Fabricación y Mantenimiento se constituya como **Entidad Encargada de Mantenimiento** del parque rodante de Renfe Operadora.

Tras las auditorías realizadas durante 2015 se obtiene de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la acreditación como Entidad Encargada de Mantenimiento Certificada para vagones de acuerdo a la Directiva Comunitaria 2004/49/CE, desarrollada en España por el reglamento 455/2011.

Esta certificación implica:

- Un cambio cultural, pasando de ser un mero mantenedor de material a ser un Gestor del mantenimiento, tomando decisiones claves sobre el mismo. La Certificación incluye, además de la propia función de realización del mantenimiento, la Gestión (función indelegable), Desarrollo del Mantenimiento y la de Gestión del Mantenimiento de la Flota.
- Una palanca estratégica, que permitirá poner en valor el trabajo que ya se viene desarrollando desde hace años, garantizando el know-how del mantenimiento y conservación del parque de Renfe Operadora, desde la ejecución del mantenimiento a la gestión de la flota y el desarrollo de un sistema de mantenimiento incluyendo la gestión de riesgos.

Además, dentro del desarrollo del nuevo modelo, se han perfilado durante 2015 los acuerdos de prestación del servicio entre Renfe Fabricación y Mantenimiento y las Sociedades Operadoras del Grupo.

En este sentido los nuevos acuerdos son muchos más exigentes para la Sociedad y contemplan un mayor nivel de servicio hacia nuestros clientes, lo que se traduce en una mayor exigencia técnica y responsabilidad económica en el caso de que no se cumpliesen los niveles de calidad previstos en los acuerdos y/o bonificaciones en el caso de que se mejorasen los ratios comprometidos.

Este compromiso ha supuesto en 2015 el inicio de una serie de actuaciones programadas en distintas series, de cara a mejorar su fiabilidad y disponibilidad. En concreto se están iniciando actuaciones sistemáticas en las series de autopropulsado 447, 450 y en las locomotoras 252 para mejorar su fiabilidad; estando prevista su continuidad en los próximos años con nuevas medidas en el

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

material de Ancho Métrico (ya se han evaluado las actuaciones a realizar en las series de material autopropulsado 2.700 y 2.900), de cara a homogeneizar sus condiciones de mantenimiento.

Acuerdos de Prestación de Servicio con Viajeros:

Mantenimiento: recoge, nuevos objetivos de fiabilidad y disponibilidad más exigentes, incluyendo nuevos índices de disponibilidad de flota para Servicio Público que no existían hasta ahora, así como un nuevo esquema de precios de primer nivel que bonifica el incremento de actividad realizada por el operador así como un esquema de bonificaciones/ penalizaciones en función de cumplimiento de objetivos.

Instalaciones: se diferencian las utilizadas en primer nivel por OSP y resto de clientes. En el primer caso se cobra el precio íntegro del taller a OSP, descontando la parte proporcional por el uso que del mismo realicen el resto de clientes.

Las instalaciones de segundo nivel se cobran con un precio global en función del coste proporcional imputable en base al uso de cada cliente.

Se determinan penalizaciones por fallo de la instalación o equipos relevantes, así como por falta de disponibilidad o incidencia del tren imputable a la instalación, asumiendo asimismo Renfe Fabricación y Mantenimiento el coste de las incidencias, actos vandálicos o robos.

Los nuevos precios incorporan un % para la cobertura de estos riesgos.

Ingeniería: se diferencian los servicios como EEM, que tendrán una remuneración fija anual, de los servicios bajo demanda que serán ofertados y facturados en función de la actividad real desarrollada.

Este acuerdo contempla igualmente el reparto de aquellas variaciones en precio que se produzcan como consecuencia de las nuevas licitaciones o renegociaciones de contratos, así como un bonus a favor de Viajeros en el supuesto de que Renfe Fabricación y Mantenimiento mejore su EBIT sin que esto suponga una mejora del índice de fiabilidad global de los vehículos de Renfe Viajeros.

Acuerdos de Prestación de Servicio con Mercancías:

Mantenimiento: recoge también un nuevo esquema de precios de mantenimiento de primer nivel que bonifica cualquier incremento de actividad que se produzca tanto en locomotoras como en vagones.

Se establecen nuevas penalizaciones por incumplimientos de disponibilidad por flota y se incrementa el tope máximo de penalizaciones del 2,5% actual hasta el 10% de forma progresiva en 6 años. En paralelo se establecen bonificaciones por mejoras en los objetivos contractuales.

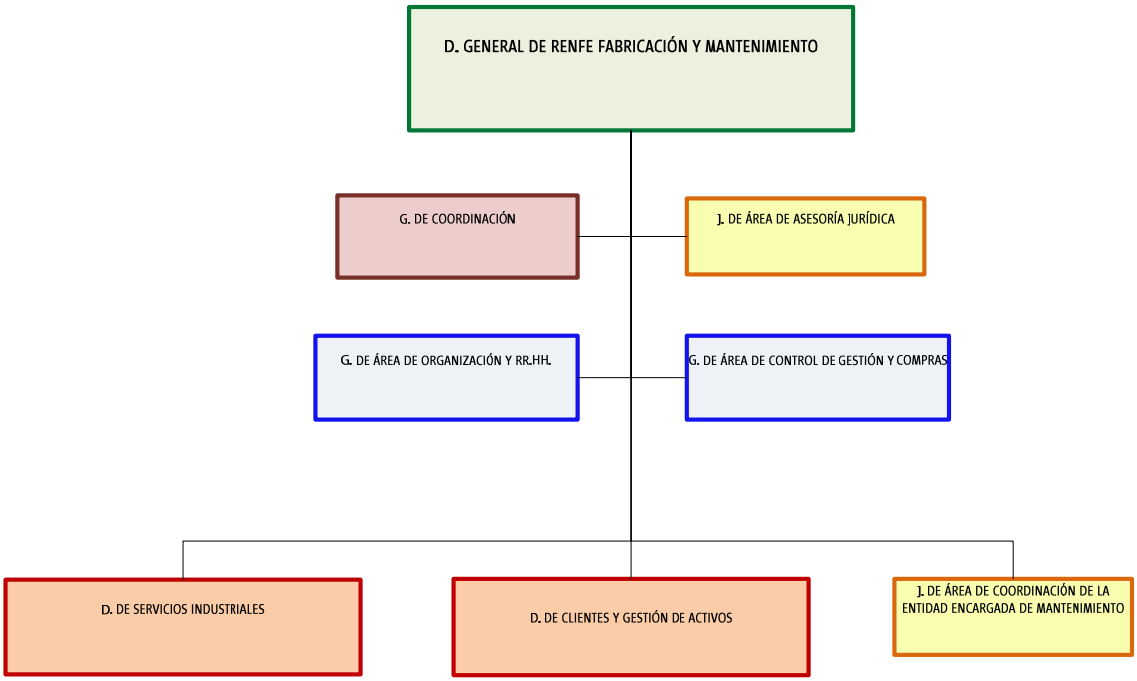
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Instalaciones: con un esquema de precios de fijo + variable, en el que el coste de la instalación se establecerá en función del uso de las mismas, contemplando además un sistema de penalizaciones por fallo de la instalación y equipos relevantes.

Ingeniería: con un esquema similar al de Viajeros, se establece una remuneración fija anual para la prestación como EEM, siendo los servicios bajo demanda en función de las necesidades solicitadas.

En definitiva, con el nuevo modelo y los acuerdos que lo desarrollan, Renfe Fabricación y Mantenimiento se convierte en la palanca que permitirá hacer más eficiente el mantenimiento del material tanto en términos de productividad como en el coste que, las Sociedades Operadoras del Grupo Renfe, tengan que afrontar.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2015, es el siguiente:



Por otra parte, la aprobación de la nueva Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de fecha 29 de septiembre), donde se han considerado como Instalaciones de Servicio las instalaciones de mantenimiento, excepto la de mantenimiento pesado, implica que Renfe Fabricación y Mantenimiento deberá asegurar el acceso en condiciones de igualdad y de modo no discriminatorio a las mismas, siendo la Comisión Nacional de los Merados y la Competencia quien entenderá de las posibles reclamaciones que, por parte de cualquier Operador, se pudiese producir.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

La Ley declara igualmente como de utilidad pública, a los efectos de expropiación forzosa, las instalaciones de mantenimiento lo que podría facilitar las distintas actuaciones en marcha (traslado de San Andrés Condal a La Llagosta), así como las necesidades de terreno para futuras necesidades de mantenimiento.

Por último contempla, en base a la petición formulada desde nuestra Sociedad, la posibilidad que las entidades dedicadas al mantenimiento y reparación de material puedan realizar transporte de material sin la necesidad de que tengan licencia de empresa ferroviaria.

PLAN +renfe

Durante el año 2015 el Grupo Renfe ha llevado a cabo el ***Plan +renfe*** a través del desarrollo de 51+ 1 proyectos para potenciar la rentabilidad del grupo y la mejora de la optimización de la capacidad instalada, así como de la competitividad y nivel de servicio al cliente.

En concreto los objetivos trazados en el Plan para Renfe Fabricación y Mantenimiento estaban encaminados a:

- Asegurar la eficiencia en costes de mantenimiento para los Operadores del Grupo.
- Garantizar el conocimiento técnico y la ingeniería de material en el seno del Grupo.
- Evolucionar el mix de producción, conjuntamente con las filiales del Grupo, buscando la complementariedad y sostenibilidad del modelo de negocio del mantenimiento.
- Potenciar la calidad del servicio con una visión de Cliente.

Como resultado del Plan y dentro de los proyectos definidos como estratégicos por el Grupo se han cubierto, como más relevantes, los siguientes hitos:

- En el desarrollo del Plan de especialización se ha definido la posición a ocupar por la Sociedad, aprovechando las fortalezas de Renfe Fabricación y Mantenimiento en el mantenimiento de segundo nivel y estableciendo un modelo de complementariedad en el mantenimiento de primer nivel con el resto de empresas del sector.

  El plan contempla medidas estructurales de cara a paliar el efecto que la evolución vegetativa de la actual plantilla tendrían sobre la actividad, así como a preservar el conocimiento técnico dentro del Grupo Renfe, por lo que

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

se ha realizado una valoración de necesidades que se han integrado en el proyecto de RRHH del ***Plan +renfe***.

El modelo, definido como una hoja de ruta a 10 años, contempla un período de transición de forma que permita acomodar los intereses de los trabajadores de la Sociedad.

Se han definido los pliegos para lanzar las nuevas licitaciones del mantenimiento de las series 447, 450/451, si bien finalmente se han pospuesto para realizarlas en 2016; coincidiendo con el vencimiento de los contratos de otras series y hacer una licitación de mayor alcance.

- Inicio de algunos proyectos de mejora de material rodante para dotarlo de nueva imagen, mejor iluminación, tomas de corriente, etc.; este proyecto enlaza de forma directa con el Plan de Mejora de la Calidad de Cercanías, considerado estratégico.

Asimismo, con fecha 28 de diciembre de 2015, se firmó el ***Acuerdo entre RENFE-Operadora, RENFE Fabricación y Mantenimiento, ADIF y ADIF Alta Velocidad para la regularización patrimonial de los recintos de fabricación y mantenimiento ubicados en los recintos provenientes de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)***.

Con este Acuerdo se dan por solucionadas las discrepancias existentes en relación con la definición planimétrica de la superficie de los talleres en el momento de la segregación de ADIF y RENFE-Operadora, incluyéndose en el mismo los siguientes talleres y metros cuadrados:

- Algeciras: 8.718,80 m^2.
- Barcelona Casa Antúnez, 266.629,04 m^2.
- Barcelona San Andrés Condal (Talgo): 48.779,78 m^2.
- A Coruña San Cristóbal: 7.375,55 m^2.
- Irún Plan Aundi: 15.469,56 m^2.
- Madrid Villaverde: 269.421,88 m^2.
- Sevilla San Pablo: 25.237,83 m^2.
- Málaga Los Prados, taller de alta velocidad: 49.040,76 m^2.
- Sant Celoni: 22.323,10 m^2.
- Jerez de la Frontera: 5.587,89 m^2.
- Humanes: 65.104,52 m^2.
- Moncada: 12.655,96 m^2.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Albacete: 4.451,07 m^2.

A partir de la firma de este Acuerdo se procederá a modificar la titularidad catastral de los recintos y a su inscripción a favor de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. en los correspondientes registros de la propiedad, dándose por cerradas las actuaciones previstas en el apartado 2.1 de la referida Orden Ministerial por lo que se refiere a la definición planimétrica de los talleres.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la Sociedad de Fabricación y Mantenimiento en el ejercicio 2015, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

Los hechos más relevantes, que han condicionado el desarrollo operativo y económico del ejercicio, han sido:

1.- Asunción en 2015, por Renfe Fabricación y Mantenimiento, de la gestión integral del mantenimiento contratado a otras empresas.-

En términos económicos esta actividad ha supuesto para nuestra Sociedad un incremento de gasto de 321,8 millones de euros (frente a un presupuesto de 347,7 millones).

Además para el desarrollo de esta actividad Renfe Fabricación y Mantenimiento ha tenido que reforzar su organización integrando 38 personas procedentes de las Sociedades Operadoras (principalmente de Viajeros) para controlar la actividad desarrollada por los distintos mantenedores, con un coste adicional de 2,3 millones de euros.

2.- Incremento de la actividad y gestión de los costes.-

- Si bien en 2015 se ha apreciado un cierto descenso de la actividad de primer nivel, debido a que los vehículos han realizado un menor número de kilómetros en su conjunto, este descenso se ha visto compensado con el aumento de las reparaciones de segundo nivel (Grandes Intervenciones) en un 47%, afectando básicamente al material autopropulsado por la entrada en ciclo de las series 449, 599 y los vehículos Civias de Cercanías.

- Este incremento de actividad de segundo nivel, inferior no obstante al presupuestado, ha supuesto un desafío para la organización en su conjunto que ha tenido que potenciar su actividad a todos los niveles. Esta situación ha llevado a realizar Grandes Intervenciones en talleres tradicionalmente adaptados para mantenimiento de primer nivel (Valencia, Sevilla), acometiendo inversiones específicas para su adecuación. Asimismo los talleres específicos de segundo nivel han tenido que mejorar su equipamiento y adecuación para poder llevar a cabo las cargas de trabajos previstas, en especial las BMI de Málaga y Vilanova, y, en menor medida, las de Valladolid y Villaverde.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- En línea con lo anterior, y para incrementar la eficiencia de la organización ajustando sus costes, se han llevado a cabo actuaciones para la reorganización de la actividad de Asistencia Técnica con el traslado de los visitadores en aquellos puestos donde su grado de saturación no justificaba la presencia permanente, realizando traslados a Bases de Mantenimiento cercanas donde sí había actividad y necesidades de recursos.

- Se ha iniciado el reajuste de los calendarios de vacaciones en varios centros de mantenimiento ajustándolos a las necesidades de los clientes.

- Se han racionalizado las necesidades de mantenimiento y gestión de instalaciones que se han licitado durante 2015, obteniendo ahorros significativos sobre lo previsto. Como ejemplos más llamativos se pueden destacar el caso del mantenimiento de instalaciones, en el que se ha obtenido un ahorro de 30,15% (674.381 €/año de ahorro), el de la gestión de residuos, con un 50,61% (322.957 €/año de ahorro) y el caso de las máquinas lavapiezas con un 15,70% (45.123 €/año de ahorro).

- Asimismo se ha continuado con la actividad de desvinculación tecnológica de proveedores iniciada en años anteriores.

3.- Otros hechos reseñables.-

- Reorganización de la actividad de Asistencia Técnica (visitadores).

Esta actividad se presta en exclusiva para el cliente Renfe Mercancías y su característica más destacable es la gran dispersión geográfica y la innecesaridad, salvo en puntos concretos, de unos recursos dedicados 100%, ya que la propia tipología de actividad supone que, en muchos casos, esta se encuentre dispersa durante un horario muy amplio, con una dedicación menor a la de una jornada laboral.

Por todo ello, se ha iniciado un proceso que ha supuesto que, en aquellos casos en los que en una misma residencia, existía un taller de mantenimiento y un punto de asistencia técnica con una saturación menor al 100%, o bien se han incorporado todos los recursos de la A.T. al taller y desde el mismo se presta la A.T., o se ha incorporado un número de recursos equivalentes a la infrautilización que presentaba la A.T.

Esta circunstancia ha supuesto que durante el año 2015 se haya recuperado para la producción de los talleres aledaños a los puestos de A.T. el equivalente a 40 trabajadores distribuidos de la siguiente forma:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

RESIDENCIA	RECURSOS RECUPERADOS	RESIDENCIA	RECURSOS RECUPERADOS
ALCAZAR S.JUAN	3	SALAMANCA	2
CORDOBA-CENTRAL	3	SANTURTZI-PRTO	2
GRISEN	1	SEVILLA-NEGRILL	3
IRUN	1	SILLA	2
MADRID-ABROÑ.EC	1	VALENCIA-FNT.SL	5
MAJARABIQUE	6	ZARAG. ARRABAL	3
MIRANDA DE EBRO	3	ZARAG. PLAZA	4
OURENSE	1		
TOTAL		**40**	

- El traslado a la nueva base de mantenimiento de Valladolid, previsto inicialmente a finales de 2015, se ha demorado y en la actualidad no hay una fecha estimada. Por parte de Renfe Fabricación y Mantenimiento se han ido acometiendo las actuaciones necesarias de forma que se minimice el impacto en producción como consecuencia del traslado y se garantice la plena funcionalidad de las nuevas instalaciones desde el primer momento. En tal sentido durante 2015 se ha iniciado la formación del personal afectado sobre el nuevo utillaje y equipamiento, si bien estas actuaciones formativas han estado condicionadas por la recepción del equipamiento del taller que se ha retrasado en varias ocasiones.

- El 24 de noviembre de 2015 se aprobó el proyecto de inversión R-150087 por importe de 12,1 millones de euros para la modernización de los sistemas de información de Renfe Fabricación y Mantenimiento, como consecuencia de la obsolescencia tecnológica de los mismos y para dar respuesta a las carencias funcionales identificadas en las distintas áreas de la organización. Este Plan de Sistemas recoge, de forma esquemática, las siguientes actuaciones:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- Implantación de una herramienta de optimización de inventarios y determinación de las necesidades de aprovisionamiento en base a la planificación de producción.
- Evolución a una nueva y única versión de Máximo, tanto para la Estructura de Producto como para Producción incluyendo además la captura en planta de datos y la mejora en la infraestructura de comunicaciones de los talleres.
- Implantación de un sistema de contratación de repuestos de almacén, que a medio plazo sustituya al sistema actual.

- En 2015 se ha llegado a un acuerdo con CAF para la realización de 8 Grandes Intervenciones de vehículos de la serie 449 y 7 de la serie 594, con la doble finalidad de dar cumplimiento a los acuerdos con CAF del año 2010 para la distribución de los servicios de mantenimiento de los trenes propiedad de Renfe, contribuyendo asimismo a incrementar la capacidad de Renfe Fabricación y Mantenimiento para dar respuesta a Renfe Viajeros cumpliendo con el exigente incremento de capacidad de producción requerido en 2015 y en los próximos años (para los cuales está previsto negociar nuevos acuerdos con CAF en la misma línea).

- Se ha llevado a cabo el desarrollo de Programas de formación y establecimiento de Itinerarios Formativos de la Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento y de los Ciclos de Formación Profesional de Grado Medio en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario en colaboración con las Consejerías de Educación de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Castilla y León, Madrid y Andalucía.

Asimismo en octubre se inició un ciclo de seminarios por videoconferencia, con 36 ponencias previstas en total, desarrolladas por los expertos y especialistas de la Sociedad con la finalidad de compartir el conocimiento y poner en valor las distintas actividades que se desarrollan dentro de Renfe Fabricación y Mantenimiento. En las sesiones puede participar cualquier trabajador de la Sociedad que lo desee, y sus contenidos abarcan gran parte de las funciones que se desarrollan en la misma: Fundamentos de la Entidad Encargada de Mantenimiento, Gestión de la Calidad, Mantenimiento de Trenes de Última Generación, Gestión Medioambiental, Gestión del Aprovisionamiento, etc.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

- En noviembre se ha contratado el servicio de una plataforma de subastas electrónicas para la compra de repuestos de almacén. Con esta iniciativa se pretende agilizar y mejorar las compras de repuestos, sistematizando el proceso mensual de aprovisionamiento, lo que contribuirá a la reducción de la elevada carga administrativa que conlleva y mejorará la capacidad de negociación con los proveedores. Se pretende que esté totalmente operativa en abril de 2016, si bien las primeras pruebas se han realizado ya a comienzos de 2016.

- En febrero de 2015 se formaliza el acta de recepción de la sexta y última locomotora vendida a Imathia Arabia y se finaliza la reparación de bogies, en intervención R2 de serie 103, realizada para Nertus.

- Durante 2015 se prosigue con el proceso de descontaminación de suelos en Madrid Villaverde, Cerro Negro diésel, Orense, León remolcado, León Motor, Coruña SC., Vilanova, Irún autopropulsado, Miranda, Salamanca, Cistierna y Santander A.M.

Se ha licitado la eliminación de focos en Cornellá, Barcelona Casa Antúnez y San Andrés Condal desde el factor ambiental de vertidos.

Se ha procedido a la caracterización de los suelos de otras 17 nuevas bases de mantenimiento con indicios de contaminación para conocer si existe un problema de contaminación, su gravedad y obligaciones legales.

- También desde la perspectiva de ahorro energético se ha licitado la sustitución integral del sistema de alumbrado actual por otro con tecnología led en las bases de mantenimiento de Fuencarral motor y autopropulsado, en Fuencarral alta velocidad y en Málaga alta velocidad. Este proceso sirve de experiencia para su posterior extensión al resto de las bases y para el impulso de la sustitución progresiva de las lámparas convencionales.

- En cuanto a certificaciones de calidad se ha conseguido el mantenimiento de las mismas en 29 bases y se ha obtenido la certificación de otras 11 por la norma ISO 14001.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

RESULTADOS ECONÓMICOS

En primer lugar hay que recordar, a efectos comparativos de las cifras de 2014 con las de 2015, que en este ejercicio se han incorporado los contratos de mantenedores externos (IP) desde las Sociedades de Viajeros y Mercancías a la de Fabricación y Mantenimiento, lo que representa, como ya se ha señalado, un volumen económico de 321,8 millones de euros.

INGRESOS.

El volumen total de ingresos registrado en el año 2015 es de 669,7 millones de euros, lo que supone un incremento del 1,1% por encima del año anterior, descontando del 2015 los correspondientes a mantenedores externos.

Los ingresos con clientes intragrupo (Viajeros, Mercancías y Alquiler de Material) (313,9 millones de euros sin el efecto de la IP) aumentaron respecto a 2014 un 6,4%.

Este incremento responde, principalmente, a la mayor producción en *reparaciones de segundo nivel*, con un mayor ingreso de 34,4 millones de euros (108,2 en 2015 vs 73,8 en 2014), y por otro lado por *actuaciones para inversiones* (accesibilidad, mejoras del material, etc.) que superan los importes del año anterior en 2,7 millones.

Sin embargo por *mantenimiento de primer nivel,* y como consecuencia de menor actividad del parque mantenido respecto a 2014, existe en 2015 una disminución de 14,5 millones de euros, destacando en esa bajada la caída de la actividad de Mercancías.

Los ingresos con clientes externos más los procedentes de los beneficios por ventas de inmovilizado en 2015, ascienden a 32,8 millones de euros, inferiores a los 48,6 millones registrados en 2014.

Las causas de esta variación han sido:

Los ingresos extraordinarios del 2014 por beneficios de venta de inmovilizado que supusieron la compraventa de terrenos de Atocha y Zaragoza por un importe de 11,2 millones de euros.

Un menor volumen de reparación de componentes (-3,5 millones de euros), una vez concluido el proyecto de reparación de lotes de bogíes de la s/103.

Un descenso (-1,0 millones de euros) en la ejecución de intervenciones cíclicas IM4 e IM5 para sociedades participadas.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

GASTOS

En cuanto a los gastos de explotación al EBITDA (personal, consumo de materiales, energía UDT y servicios suministrados por proveedores externos e intragrupo), se elevan a 660,4 millones de euros, lo que representa un aumento del 5,7%, una vez descontado los 321,8 millones correspondientes a los servicios de los contratos con mantenedores externos.

Por partidas las desviaciones más importantes respecto al ejercicio anterior se producen en:

- Personal

  El gasto en el ejercicio, incluida la partida imputada por el Plan de desvinculación, 4,3 millones, asciende a 173,5 millones de euros, lo que representa una disminución de 1,5 millones frente a 2014, como consecuencia de una reducción en la plantilla media del 1,8%. Todo ello a pesar de la integración de 38 personas procedentes de las Sociedades Operadoras (principalmente de Viajeros) con un coste anual adicional de 2,3 millones de euros.

  Adicionalmente, se ha incluido una provisión de gastos correspondiente a ejercicios anteriores por un importe de 4,4 millones de euros, en línea con lo establecido en la Disposición Adicional duodécima de la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado 2016, para la recuperación del 50% de la paga extraordinaria del mes de diciembre de 2012 suprimida en su día.

- Otros Materiales y Servicios

  Durante 2015, el consumo de materiales ha aumentado respecto a 2014 un 13,3%, crecimiento directamente relacionado con el gran incremento de la producción en intervenciones de segundo nivel en el ejercicio.

  En el caso de los servicios, el incremento es de un 11,8% (sin los servicios IP en 2015) destacando los efectos de la contratación para aumentar la capacidad de producción de intervenciones de segundo nivel y el importe provisionado (2,4 millones de euros) en 2015 para el Plan de Descontaminación de focos de contaminación localizados en suelos de bases de mantenimiento.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2015 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 59,90 días (77,81 días en el ejercicio 2014).

Además, en el ejercicio 2016 se va a implantar un proyecto de digitalización de facturas, que permitirá reducir el tiempo empleado en su tramitación, lo que redundará en una mejora del periodo medio de pago.

RESULTADOS

Como consecuencia de todo lo anterior el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 9,3 millones de euros, disminuyendo el de 2014 (23,7 millones de euros), principalmente por los ingresos comentados anteriormente de las operaciones de Zaragoza y Atocha en 2014 y los gastos imputados en 2015 por el Plan de Desvinculación de Personal y el Plan de Descontaminación.

Sin estos efectos la mejora del EBITDA sobre el año 2014 hubiera sido de 3,5 millones de euros.

Esos mismos efectos hacen que se empeore el resultado final antes de impuestos del 2015 respecto a 2014 (-10,4 millones de euros frente a 0,3 millones de euros).

Igualmente, haciendo comparables ambos años descontando los efectos señalados de 2014, la mejora del resultado final en 2015 hubiera sido de 7,2 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2015 vs 2014 de las principales magnitudes así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Renfe Fabricación y Mantenimiento

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Ingresos por Mantenimiento y Reparación Material	654,56	317,17	337,39	106,4
	Ingresos Varios	15,12	26,61	-11,49	-43,2
+	TOTAL INGRESOS	**669,68**	**343,78**	**325,90**	**94,8**
	GASTOS				
	Personal	169,12	169,33	-0,21	-0,1
	Plan ERE / Desvinculación	4,34	5,61	-1,27	-22,7
	Cánones y servicios Adif (excepto energía)	1,27	1,54	-0,27	-17,7
	Consumo de Materiales	64,32	56,75	7,57	13,3
	Servicios Intragrupo	29,82	23,14	6,68	28,9
	Reparación y Conservación Intalac. Fijas	20,86	19,25	1,62	8,4
	Mantenimiento de Material	344,21	18,73	325,48	>1000
	Resto de Servicios	26,42	25,72	0,70	2,7
-	TOTAL GASTOS	**660,37**	**320,07**	**340,29**	**106,3**
=	RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	**9,31**	**23,70**	**-14,39**	**-60,7**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	22,58	23,42	-0,83	-3,5
=	RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	**-13,27**	**0,29**	**-13,56**	**<-1000**
	Ingresos Financieros	9,58	6,74	2,84	42,1
	Gastos Financieros	6,40	10,31	-3,91	-37,9
+/-	Resultado Financiero	3,18	-3,57	6,75	189,1
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	-2,59	2,90	-5,49	-189,5
+/-	Resultados Excepcionales	2,29	0,67	1,63	244,1
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-10,39**	**0,28**	**-10,67**	**<-1000**
-	Impuesto sobre Beneficios	-2,60	5,22	-7,81	-149,8
=	RESULTADO	**-7,79**	**-4,93**	**-2,86**	**-57,9**

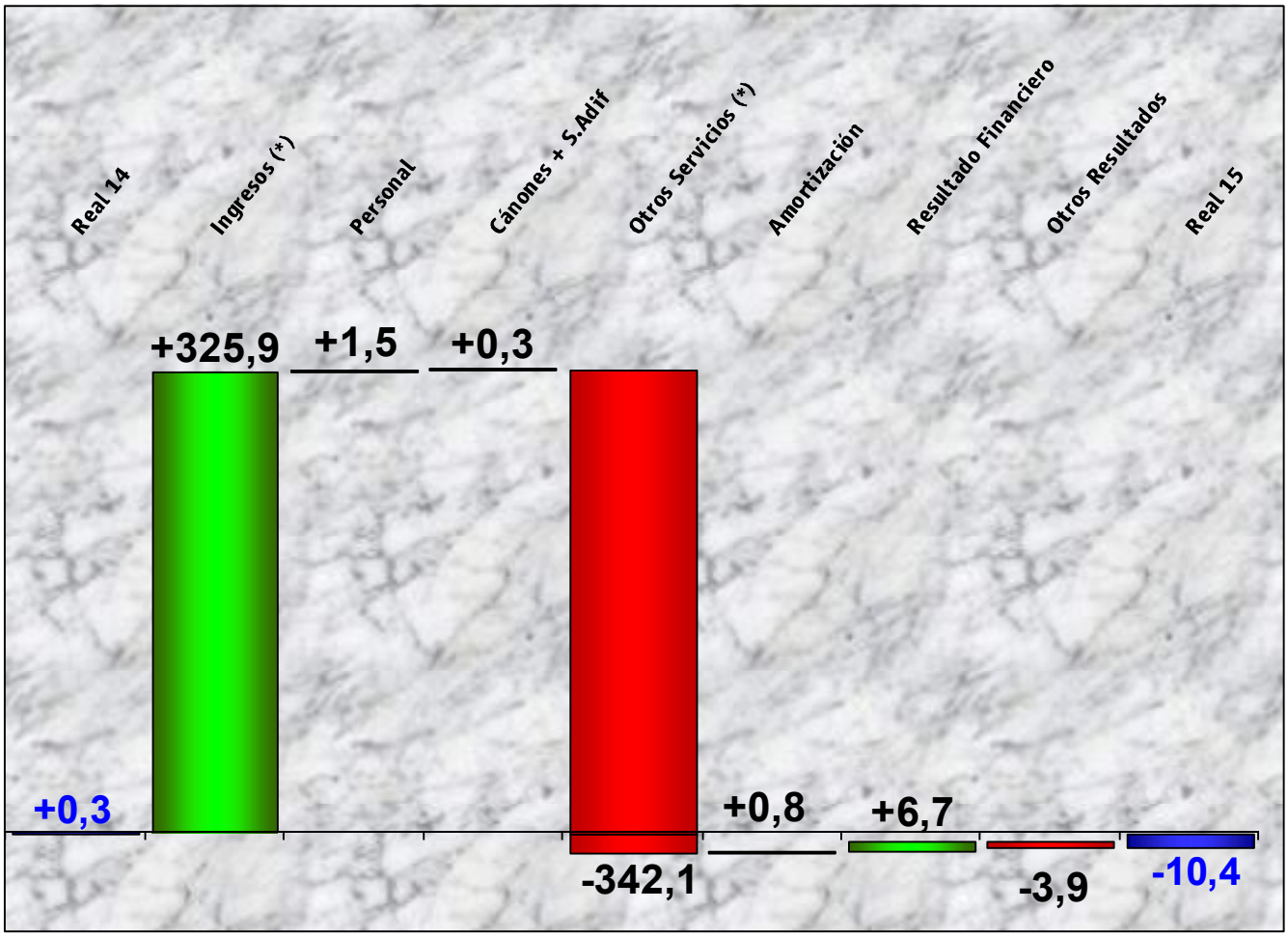
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	101,4	107,4	**-6,0**
Al EBIT (%)	98,1	100,1	**-2,0**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	98,5	100,1	**-1,6**
Al Resultado (%)	98,9	98,6	**0,3**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 100% Servicios Adif.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Renfe Fabricación y Mantenimiento
(millones de euros)



(*)En el año 2015 los contratos de mantenimiento con la Industria Particular han sido gestionados por la Sociedad de Fabricación y Mantenimiento mientras que en 2014 lo fueron por las Sociedades de Viajeros y Mercancías.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Fabricación y Mantenimiento

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2015 IMPORTE (miles Euros)	2015 % s/ TOTAL	2015 % ACUM.	2014 % s/ TOTAL	2014 % ACUM.
Total ADIF	**1.271,0**	0,3	0,3	1,1	1,1
Servicios ADIF	1.271,0	0,3		1,1	
Canon Infraestructura	0,0	0,0		0,0	
Canon Estaciones	0,0	0,0		0,0	
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**344.211,0**	70,7	71,0	12,9	14,0
Consumo de Materiales de Almacen	**64.322,7**	13,2	84,2	39,1	53,1
Servicios Intragrupo (*)	**29.821,3**	6,1	90,3	15,9	69,0
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**20.864,8**	4,3	94,6	13,3	82,3
Energía U.D.T.	**9.902,2**	2,0	96,6	6,8	89,1
Trabajos Realizados por Terceros	**8.848,9**	1,8	98,4	5,0	94,1
Tributos	**1.612,5**	0,3	98,8	1,3	95,4
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**939,7**	0,2	98,9	0,7	96,1
Gastos de Viaje del Personal	**435,3**	0,1	99,0	0,2	96,3
Estudios y Consultorías	**267,1**	0,1	99,1	0,3	96,7
Variación de Provisión Operaciones Comerciales	**39,8**	0,0	99,1	0,2	96,9
Resto	**4.375,7**	0,9	100,0	3,1	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**486.911,9**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de vigilancia, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	3.379,0	3.441,2	-1,8

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Renfe Fabricación y Mantenimiento

CIERRE 2015	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos Mantenimiento y Reparación	654.562	-1.443	653.119	653.119	
Alquileres y Cánones	4.189	346	4.535	4.535	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	154		154	154	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0		0	0	(5)
Otros Ingresos	7.692	-322	7.370	7.370	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	0	0	0	0	(1)
Convenios ADIF	2.756	0	2.756	2.756	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	328	0	328	328	
Ingresos Varios	15.118	25			
Ingresos Propios	669.680	-1.418			
TOTAL INGRESOS	669.680	-1.418			
Personal	173.457	6.348	179.805	179.805	
Energía de Tracción	0	-5	-5	-5	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				0	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	64.323	0	64.323	64.323	(3)
Cánones	0	0	0	0	(2)
Servicios Adif	1.271	-13	1.258	1.258	(2)
Resto de Servicios	421.318	-5.158	416.161	416.161	(2)
Gastos Propios	660.369	1.173			
Exceso de Provisión años anteriores				0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	660.369	1.173			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	9.311	-2.591			
Amortizaciones	22.584			22.584	
Retiros del Inmovilizado	0			0	
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo				0	(5)
Otros Resultados		2.295	2.295	2.295	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-13.273	-296	-13.569	-13.569	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	9.581			9.581	
Gastos financieros	6.401			6.208	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				194	(4)
Resultado Financiero	3.180			3.180	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-1.418				
Gastos de Ejercicios Anteriores	1.173				
Resultado de Ejercicios Anteriores	-2.591	2.591			
Ingresos Excepcionales	2.295	-2.295			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	2.295	-2.295			
Resultado antes de Impuestos	-10.390			-10.390	
Impuesto sobre Beneficios	-2.599			-2.599	
RESULTADO DEL EJERCICIO	-7.791			-7.791	

(1) Otros Ingresos de Explotación (14.661 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (417.414 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (64.323 miles de €)
(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (194 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (0 miles de €)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.2.3 Balance a 31 de diciembre de 2015

A continuación se presenta el balance de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A., con sus principales masas patrimoniales al cierre de los años 2015 y 2014:

ACTIVO	31.12.2015	31.12.2014
		miles de euros
Inmovilizado intangible	2.529	3.507
Inmovilizado material	391.201	406.990
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l.p.	20.409	20.430
Inversiones financieras a largo plazo	185	108
Activos por impuesto diferido	142	151
Total activos no corrientes	***414.466***	***431.186***
Existencias	67.864	62.216
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	107.444	76.035
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	70.070	53
Inversiones financieras a corto plazo		877
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	21	21
Total activos corrientes	***245.399***	***139.202***
Total activo	***659.865***	***570.388***
PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
Fondos propios	178.914	186.398
Capital	20.000	20.000
Prima de emisión	165.135	165.135
Reservas	3.238	2.931
Resultados de ejercicios anteriores	-1.668	3.266
Resultados del ejercicio	-7.791	-4.934
Ajustes por cambios de valor	-370	-355
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	6.154	6.390
Total patrimonio neto	***184.698***	***192.433***
Provisiones a largo plazo	8.522	8.288
Deudas a largo plazo	2.185	1.770
Deudas Empresas Grupo y asociadas	236.882	255.963
Pasivos por impuestos diferidos	2.071	2.170
Periodificaciones a largo plazo		83
Total pasivos no corrientes	***249.660***	***268.274***
Provisiones a corto plazo	6.946	4.242
Deudas a corto plazo	2.707	1.271
Deudas Empresas Grupo y Asociadas	60.692	38.798
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	155.162	65.254
Periodificaciones a corto plazo		116
Total pasivos corrientes	***225.507***	***109.681***
Total patrimonio neto y pasivo	***659.865***	***570.388***

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El ***total del activo*** de esta sociedad a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 660 millones de euros, cifra superior en un 15,7% a la del cierre de 2014.

Para explicar esta evolución hay que mencionar la variación de sus dos grandes masas:

- ✓ Por un lado, el importe de los ***activos no corrientes*** (62,8% del total del activo), cuya partida más significativa es la del Inmovilizado material, en la que se recoge el valor de los talleres e instalaciones industriales necesarios para el ejercicio de su actividad, ha disminuido en 16 millones de euros, un 3,9%, como consecuencia de la diferencia entre la amortización imputada al ejercicio (23 millones de euros) y las inversiones activadas (7 millones de euros).

- ✓ Por otro lado, el importe de los ***activos no corrientes*** (37,2% del total del activo), ha crecido en 106 millones, como consecuencia del aumento de los Deudores comerciales al gestionar en 2015 los contratos de mantenimiento con terceros que a su vez, refactura a las operadoras del Grupo, lo que a su vez ha redundado en una mejora del crédito a favor de la sociedad con RENFE-Operadora derivado del contrato de tesorería centralizada.

Por lo que se refiere al ***Patrimonio neto y pasivo***, su distribución entre el valor del Patrimonio neto y los pasivos corrientes y no corrientes en su conjunto ha variado entre ambos ejercicios, pasando el conjunto de pasivos corrientes y no corrientes del 66,3% en 2014 al 72,0% en 2015.

Este incremento del importe de los pasivos corrientes y no corrientes, se produce en la partida de ***Acreedores comerciales***, en el pasivo corriente, como contrapartida de la asunción de la gestión en 2015 de los contratos de mantenimiento con terceros por parte de esta sociedad, lo que ha conllevado que la facturación pendiente de pago de los mismos aparezca en 2015 en su balance.

Por su parte, el valor del Patrimonio neto de la sociedad se reduce en casi 8 millones en 2015 frente a 2014, como consecuencia, fundamentalmente, del resultado obtenido en el ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2015, el importe ejecutado por la sociedad RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 6.919 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	6.919,4
Inversiones financieras	0,0
Total	6.919,4

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Construcción de la Base de Mantenimiento de Santa Catalina II, Fase I	855,1	12,4
Adquisición y adaptación de equipos de elevación y transporte de cajas de vehículos con bogies comparatidos	829,6	12,0
Adecuación a normativa de los almacenamientos de productos químicos de las BM's de Renfe Fabricación y Mantenimiento	468,4	6,8
Ampliación del taller de mantenimiento de trenes de cercanías de Montacada (Barcelona)	390,2	5,6
Adquisición de 100 ejes UIC para vagones MA7 a Mercancías	365,6	5,3
Redacción de proyecto y ejecución de la obra de adecuación de la Base de Mantenimiento de León Motor	328,2	4,7

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2015 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevos talleres y mejoras	6.537,2	94,5
Inversiones intragrupo	365,6	5,3
Otras Inversiones	16,6	0,2
Total	6.919,4	100,0

La adquisición intragrupo corresponde a la compra a la sociedad RENFE Mercancías, S.A. de 100 ejes de ancho UIC como piezas de parque de los vagones MA7.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

Los pliegos de condiciones de las adquisiciones de material rodante realizadas por Renfe desde el año 2000, incluyeron la participación de la división industrial de Renfe en la fabricación de los trenes (hasta un 20%) y en su mantenimiento (hasta un 50%). La fórmula elegida finalmente para la participación de Renfe fue la creación de sociedades mercantiles, con participación del 51% del fabricante y del 49% de Renfe Operadora. De este modo, se crearon entre 2002 y 2008 un total de seis sociedades de mantenimiento: Nertus, Actren, Btren, Irvia, Erion y Tarvia.

En cumplimiento del "Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal", aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de marzo de 2012, la participación de Renfe en Tarvia fue enajenada a Patentes Talgo SLU en octubre de 2013, y extinguida la sociedad (fusionada con Patentes Talgo SLU) en diciembre del mismo año.

La sociedad Albitren procede de la escisión de Albatros Alcázar SA, sociedad creada en 2003 para desarrollar actividades industriales en las antiguas instalaciones del Taller de Material Remolcado de Alcázar de San Juan (en cumplimiento de acuerdos institucionales entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Castilla-La Mancha para el mantenimiento del empleo en la zona).

En 2015, las cinco sociedades participadas de mantenimiento activas (Nertus, Actren, Btren, Irvia y Erion) tuvieron unas ventas conjuntas de 197,1 millones de euros (182,3 millones en 2014), un EBIT de 18,6 millones de euros (24,9 millones en 2014) y un beneficio después de impuestos de 11,9 millones de euros (17,7 millones en 2014). Renfe Fabricación y Mantenimiento ha percibido durante 2015 unos dividendos de 8,6 millones de euros (6,4 millones € en 2014), que se han incorporado a los ingresos financieros del ejercicio.

Por otra parte, la sociedad Albitren, cuya liquidación se acordó el 5 de noviembre de 2014, ha cesado su actividad durante 2015. Está pendiente de formular cuentas en liquidación del ejercicio 2014.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.4.1NERTUS MANTENIMIENTO FERROVIARIO Y SERVICIOS S.A.

Nertus Mantenimiento Ferroviario y Servicios S.A. se constituyó el 12 de marzo de 2002. Está participada al 51% por SIEMENS S.A. y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 8 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en las instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. en Cornellá de Llobregat (74 unidades de Cercanías S/447), Madrid-Atocha (112 unidades de Cercanías Civia S/465, en consorcio con Actren), Madrid-Santa Catalina y La Sagra (26 trenes de alta velocidad S/103). El primero de los contratos mencionados (S/447) ha sido prorrogado hasta 30-06-2016 (con posibilidad de extensión hasta 31-12-2016).

Presta también su colaboración a Siemens S.A. en la ejecución de trabajos de garantía e instalación de equipos DAS (Driver Advisory System) GSM-R, ASFA y ERTMS.

Desde marzo de 2015, Nertus realiza servicios de mantenimiento de equipos de aire acondicionado del material rodante mantenido por Renfe Fabricación y Mantenimiento, así como las actividades complementarias a operaciones de confort en la Base de Mantenimiento de Barcelona S.Andrés Condal (Acuerdo Marco de Actividades Complementarias de Mantenimiento), contratos ambos cedidos por Albitren (en liquidación).

Resultados Económicos

En el ejercicio 2014-2015 Nertus ha alcanzado una cifra de ventas de 52,6 millones de euros, lo que supone una disminución del 0,2% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 52,7 millones. La finalización de las operaciones de mantenimiento aeroportuario (1,4 millones de euros en 2013-2014) ha sido compensada casi totalmente por la mayor facturación en otros proyectos.

Los gastos se incrementan por el reconocimiento de una indemnización de 2,5 millones de euros a Renfe Viajeros, derivada del siniestro de dos trenes AVE en Santa Catalina, ocurrido el 8-10-2013.

El EBIT en este periodo ha sido de 4,3 millones de euros (7,9 millones en 2013-14; reducción del 45,6%); la variación se debe fundamentalmente al efecto de las indemnizaciones (cobros de 3,6 millones en 2013-2014 y de 0,75 millones en 2014-2015 de la compañía aseguradora y pago de 2,5 millones en 2014-2015) correspondientes al citado siniestro.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El beneficio después de impuestos ascendió a 1,3 millones de euros, frente a 5,6 millones del ejercicio anterior (reducción del 76 %). Se ve afectado por la reducción del tipo de gravamen del Impuesto sobre Sociedades, que implica una pérdida de valor de los activos por impuestos anticipados a un tipo de gravamen superior.

La Plantilla a 31-09-2015 era de 521 personas. Durante el ejercicio 2014-2015, la plantilla media fue de 512 personas (525 en el ejercicio 2013-2014).

7.4.2 ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Actren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 17 de mayo de 2007. Está participada al 51% por CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERRCARRILES S.A. (CAF) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 3 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en consorcio con Btren), Madrid-Atocha (112 unidades de Cercanías Civia S/465, en consorcio con Actren), Madrid-Santa Catalina, La Sagra, Madrid-Fuencarral A.V. y Barcelona Can Tunis A.V. (56 trenes de alta velocidad y ancho variable series 120, 120.050 y 121), Madrid-Fuencarral, Madrid-Cerro Negro, León, Barcelona S.Andrés Condal, Salamanca, Sevilla, Granada y Valencia (84 trenes de Media Distancia). Presta también su colaboración a CAF en la ejecución de trabajos de garantía y modificaciones para esta misma flota.

En 2015 Actren ha iniciado actividades complementarias en trenes mantenidos por Renfe Fabricación y Mantenimiento, en contratos anteriormente desarrollados por Albitren.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2015 Actren ha alcanzado una cifra de ventas de 76,5 millones de euros, lo que supone un aumento del 9,1% sobre el ejercicio anterior. Este incremento se debe al aumento de actividad y el reconocimiento de ingresos por ejecución de operaciones GVG en trenes de alta velocidad.

El EBIT en este periodo ha sido de 4,7 millones de euros (7,0 millones en 2014, con una reducción del 32,7%. El beneficio después de impuestos ascendió a 3,7 millones de euros, frente a 5,1 millones (-26,7%) el ejercicio anterior.

La Plantilla a 31-12-2015 era de 390 personas. Durante el ejercicio 2015, la plantilla media fue de 392 personas (391 en el ejercicio 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.4.3 BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Btren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 28 de noviembre de 2007. Está participada al 51% por BOMBARDIER EUROPEAN HOLDINGS SLU (Bombardier) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social inicial era de 5 millones de euros, habiéndose reducido en Diciembre 2014 hasta 1 millón de euros, mediante devolución de aportaciones a los socios.

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en consorcio con Actren), Madrid-Santa Catalina y Málaga-Los Prados (46 trenes de Alta Velocidad series 102 y 112, en consorcio con Talgo), Madrid-Fuencarral A.V. y Barcelona Can Tunis A.V. (45 trenes de alta velocidad y ancho variable series 130 y 730, también en consorcio con Talgo), Madrid-Vicálvaro y Barcelona Can Tunis (75 locomotoras eléctricas de mercancías S/253).

En 2015 Btren ha iniciado actividades complementarias en trenes mantenidos por Renfe F.y M., en contratos anteriormente desarrollados por Albitren.

Presta su colaboración a Bombardier en la ejecución de trabajos de garantía y modificaciones para esta misma flota. Además de ello, mantiene 3 locomotoras S/253 para el operador privado Comsa Rail Transport.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2015 Btren ha alcanzado una cifra de ventas de 34,8 millones de euros, lo que supone un aumento del 19,5% sobre el ejercicio anterior. Este incremento se debe a la mayor actividad y al reconocimiento de ingresos por grandes intervenciones (IM4, IM5) de las series 102, 112 y 130.

El EBIT en este periodo ha sido de 5,3 millones de euros (5,4 millones en 2014, -2,4%). El beneficio después de impuestos ascendió a 3,9 millones de euros, frente a 4,1 millones en el ejercicio anterior (-4,1%).

La Plantilla a 31-12-2015 era de 261 personas. Durante el ejercicio 2015, la plantilla media fue de 261 personas (198 en el ejercicio 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.4.4 ERION MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Erion Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 24 de enero de 2007. Está participada al 51% por VOSSLOH ESPAÑA SA (Vossloh) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 0,5 millones de euros.

El 4 de noviembre de 2015, se anunció la venta de VOSSLOH ESPAÑA SA al grupo STADLER RAIL AG (Suiza).

El 2-3-2012 se constituyó ERION FRANCE Societé par Actions Simplifiée, sociedad de Derecho francés, con un capital de 150 mil euros, suscrito íntegramente por Erion Mantenimiento Ferroviario S.A., para el desarrollo de los contratos de mantenimiento con clientes de nacionalidad francesa en dicho ámbito geográfico.

Actividad

Desarrolla su actividad principal en el Taller de Locomotoras Diesel de Madrid-Fuencarral, que utiliza en exclusiva (en régimen de alquiler), y tiene acceso (regulado contractualmente) a una parte de la red de Bases de Mantenimiento de primer nivel de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Erion mantuvo en 2015 un parque medio de 54 locomotoras diesel, de las que 18 corresponden a la S/334, propiedad de Renfe Viajeros, y las restantes 36 (series 333.3 y 335) a distintos operadores privados.

En 2015 Erion ha iniciado actividades complementarias en trenes mantenidos por Renfe Fabricación y Mantenimiento, en contratos anteriormente desarrollados por Albitren.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2015 Erion ha alcanzado una cifra de ventas de 10,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 0,7% sobre el ejercicio anterior. Del volumen de negocio en 2015, 7,9 millones corresponden a los contratos de mantenimiento vigentes y 2,7 millones a trabajos adicionales a los mismos, no incluidos en su alcance (grandes intervenciones, reparaciones accidentales, etc.)

El EBIT en este periodo ha sido de 1,43 millones de euros (1,39 millones € en 2014, +2,9%). El beneficio después de impuestos ascendió a 1.018 miles de euros, frente a 684 mil euros en el ejercicio anterior (+48,8%) al estar afectado el resultado de 2014 por la reducción del valor de los activos fiscales diferidos.

La Plantilla a 31-12-2015 era de 31 personas. Durante el ejercicio 2015, la plantilla media fue de 31 personas (32 en el ejercicio 2014).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Erion France

En el ejercicio 2015 Erion France ha mantenido 38 locomotoras diésel (S/335).

Respecto a sus resultados económicos, los ingresos crecen de 2,66 millones de euros en 2014 a 2,86 millones (+7,3%) al cierre de 2015, incrementándose el EBIT de 257 a 276 mil euros (+7,4%) y el Resultado Neto de 111 a 214 mil euros (+92,8%) en iguales períodos.

La plantilla a 31-12-2015 era de 22 personas (19 a 31-12-2014).

Está regida por un Administrador Único (Daniel Martínez Alonso, Director General de Erion Mantenimiento Ferroviario S.A., como Presidente de la sociedad), y supervisada por un Comité Consultivo, que está formado por los mismos miembros del Consejo de Administración de Erion Mantenimiento Ferroviario S.A.

7.4.5 IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 21 de enero de 2008. Está participada al 51% por ALSTOM TRANSPORTE S.A. (Alstom) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 7,5 millones de euros.

Irvia está incluida en el "Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal", aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de marzo de 2012, como sociedad susceptible de desinversión, no habiéndose llegado a un acuerdo con Alstom (que tiene derecho preferente de adquisición) para la enajenación de la participación de Renfe Operadora en la sociedad.

Actividad

Desarrolla sus actividades en las siguientes instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. en Cataluña: Montcada i Reixac y Mataró (38 trenes S/447 y 48 trenes Civia series 464 y 465); Vilanova i la Geltrú (16 trenes series 450 y 451); también tiene alquilados locales a Renfe F.y M. en el Complejo Ferroviario de Madrid Cerro Negro, donde está ubicado el Centro de Reparación de Componentes Electrónicos.

Los contratos de las S/447, S/450 y S/451 han sido prorrogados hasta 30-06-2016 (con posibilidad de extensión hasta 31-12-2016, fecha en la que también vence el contrato de mantenimiento de trenes Civia S/464 y S/465).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Resultados Económicos

En el ejercicio 2015 Irvia ha alcanzado una cifra de ventas de 22,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 13,2% sobre el ejercicio anterior.

De estos ingresos, un 74% corresponde al mantenimiento de trenes de Cercanías, mientras que la reparación de componentes electrónicos ha supuesto en 2015 aproximadamente un 26% de la facturación.

El EBIT en este periodo ha sido de 2,9 millones de euros (3,2 millones en 2014, -8,4%). Los resultados de 2014 estaban afectados por el reconocimiento de mayores márgenes en los proyectos, que se acercan a su finalización. El beneficio después de impuestos ascendió a 2,0 millones de euros, frente a 2,2 millones del ejercicio anterior (-6,6%).

La Plantilla a 31-12-2015 era de 176 personas. Durante el ejercicio 2015, la plantilla media fue de 171 personas (178 en el ejercicio 2014).

7.4.6 ALBITREN MANTENIMIENTO Y SERVICIOS INDUSTRIALES S.A.

Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales S.A. se constituye el 21 de diciembre de 2011, como resultado de la escisión total de Albatros Alcázar S.A., en sus dos ramas de actividad: Albitren, para las actividades de mantenimiento de vehículos, componentes e instalaciones ferroviarios, y Albatros Logística Alcázar SLU, para las actividades de fabricación de convertidores y otras.

Los socios de Albitren son RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. y el GRUPO ALBATROS, con un 50% de participación cada uno (Albatros SL 43%; Taquip SL 7%). Su capital social inicial era de 1 millón de euros.

Albitren fue incluida en el “Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal”, aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de marzo de 2012, como sociedad susceptible de desinversión. Se llegó a un acuerdo para enajenar de la participación de Renfe Operadora en la sociedad a Albatros SL, pero el 10 de junio de 2013 el Juzgado de lo Mercantil nº 8 de Madrid declaró el concurso voluntario de dicha sociedad, junto con otras del mismo grupo mercantil, frustrándose la operación al denegar su permiso el administrador concursal de Albatros SL.

Tras intentos infructuosos de conseguir otro comprador para la participación de Renfe, y ante las persistentes pérdidas de la sociedad, el 5 de noviembre de 2014 la Junta General de Accionistas de Albitren acordó la disolución de la misma, cesando su Consejo de Administración y nombrándose Liquidadores.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Actividad

Los liquidadores elaboraron un plan de cese de las actividades de Albitren, que se concretó en la firma de un Expediente de Regulación de Empleo extintivo para la totalidad de la plantilla (205 trabajadores), la transmisión a otras empresas de los contratos en vigor con clientes, y el cese final de las actividades, que tuvo lugar el 31 de marzo de 2015.

Resultados Económicos

Albitren no ha formulado cuentas anuales (en liquidación) del ejercicio 2014.

En la actualidad se ha llegado a un acuerdo económico con los trabajadores que habían presentado demanda, se ha obtenido la devolución de los avales (a excepción de 44 mil € aprox) y quedaría por contabilizar la deuda con bancos avalada por la Corporación Albatros al quedar esta deuda integrada en la masa pasiva del concurso.

El resultado neto provisional del ejercicio 2014 fue de - 3,51 millones de euros (-1,38 millones en 2013), tras imputar al mismo los costes de reestructuración, y el balance provisional de liquidación a 31-12-2014 (pendiente de aprobar) recogía un patrimonio neto negativo de 4,2 millones de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

7.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.
A 31 de diciembre de 2015

Presidente:	D. PABLO VÁZQUEZ VEGA
Consejeros:	D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO
	Dª. BERTA BARRERO VÁZQUEZ
	D. MANUEL FRESNO CASTRO
	D. JUAN MIGUEL BÁSCONES RAMOS
	D. RAMÓN AZUARA SÁNCHEZ
	D. ANTONIO AGUILAR MEDIAVILLA
Secretario:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES
Vicesecretaria:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

8. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.

8.1 INTRODUCCIÓN

Con fecha 29 de abril de 2014 tuvo lugar la constitución de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. (Renfe Alquiler), sociedad mercantil estatal creada en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

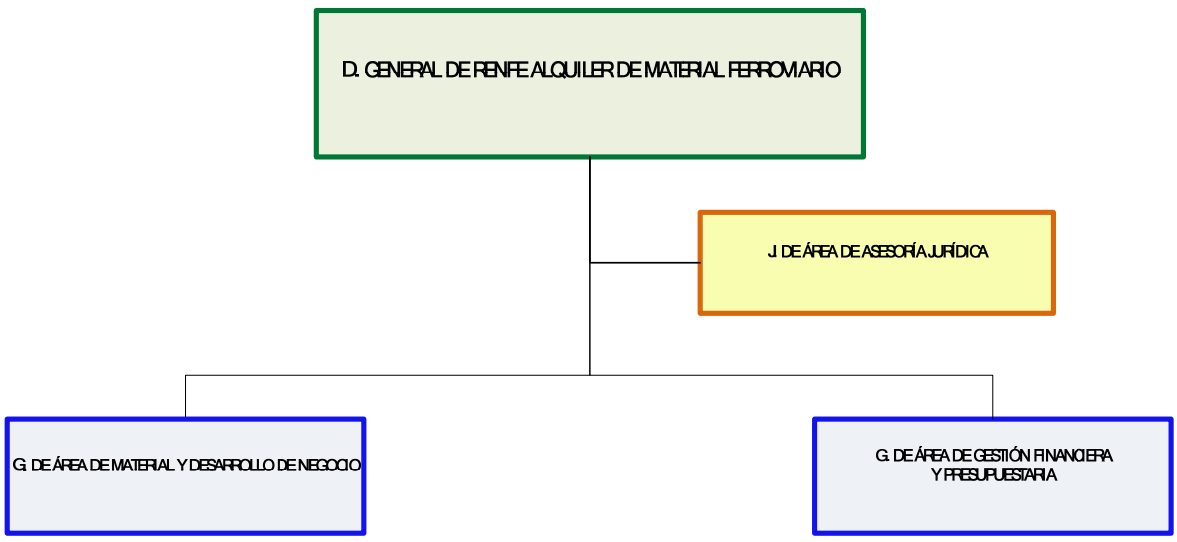
El 100% del capital de esta sociedad, al igual que el de las otras tres creadas en virtud de la aplicación del RDL citado, pertenece a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

El objeto social de Renfe Alquiler, según quedó definido en sus Estatutos Sociales, es el siguiente:

> *"La sociedad tiene por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualesquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación de material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos."*

Para desarrollar la actividad propia del objeto social, Renfe Alquiler es propietaria de una serie de activos (trenes de viajeros, locomotoras y vagones de mercancías). Una parte de los mismos, le fueron aportados en su constitución como aportación no dineraria por su accionista único y, la otra parte, ha sido objeto de posterior adquisición por la propia sociedad.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2015 es el que se detalla a continuación:



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El activo fundamental de Renfe Alquiler lo compone el material rodante del que dispone que, al cierre de 2015, era el siguiente:

- 19 trenes de viajeros aptos para circular por vías de ancho UIC (alta velocidad) de los que, además, 12 de ellos disponen de rodadura desplazable (aptos para circular también por la red de ancho ibérico o convencional).
- 43 trenes de viajeros aptos para circular por la red de ancho ibérico o convencional.
- 2 composiciones de material Talgo de la Serie IV.
- 49 locomotoras: 37 eléctricas y 12 diésel.
- 1.826 vagones de diversas series.

Por otra parte, como principal novedad legislativa en lo que se refiere a esta sociedad, con fecha 30 de septiembre de 2015 se produjo la publicación de la Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre, sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

De esta manera se continúa avanzando en el desarrollo del Acuerdo de Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, que preveía el otorgamiento de un título habilitante adicional que permitirá a un nuevo operador ferroviario prestar servicios de transporte de viajeros, en concurrencia con Renfe Viajeros, S.A., en el corredor Levante.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Alquiler de Material Ferroviario en el ejercicio 2015, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

8. 2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Las principales actuaciones desarrolladas por la Sociedad en 2015 han sido:

- La gestión del contrato de alquiler y mantenimiento integral de automotores de la serie 592 con CP (Comboios de Portugal), en el que está prevista la progresiva sustitución de diversos vehículos de la serie 592.0 por otros de la serie 592.2, con un crecimiento hasta los 20 trenes. Durante el año 2015, se han sustituido 4 trenes 592.0 por otros de la serie 592.2 y se han incorporado otros 3 trenes 592.2 adicionales, alcanzándose en total la cifra prevista de 20 trenes alquilados.

- El lanzamiento de la comercialización mediante alquiler de las locomotoras de transporte de mercancías propiedad de Renfe Alquiler. Como resultado de este lanzamiento y de las acciones comerciales llevadas a cabo, a lo largo del año 2015, Renfe Alquiler ha suscrito varios contratos de arrendamiento con empresas ferroviarias privadas, habiendo alquilado un total de 7 locomotoras.

- La adquisición, en septiembre de 2015, de 1.600 vagones de diversa tipología a Renfe Mercancías, S.A., así como de otros 109 vagones porta-automóviles a la sociedad Logística y Transporte Ferroviario, S.A., en liquidación (LTF) en el mes de diciembre.

- Realización de un análisis del estado técnico de los vagones de nueva adquisición y de las necesidades de los operadores de transporte ferroviario de mercancías respecto a este tipo de material como paso previo a su comercialización.

- Lanzamiento de la comercialización de vagones. Como resultado de dicha actuación comercial, se han arrendado los primeros 47 vagones.

- Puesta en marcha de la página Web de Renfe Alquiler para dar a conocer su actividad y la diversa tipología de material de viajeros y mercancías de su propiedad para su alquiler por terceros.

- Arrendamientos intragrupo: regulación del alquiler del material de viajeros de su propiedad a Renfe Viajeros, S.A durante el año 2015 y de 5 locomotoras de mercancías, hasta finales de febrero de 2015, a Renfe Mercancías, S.A.

- Coparticipación junto con diversas Direcciones de RENFE-Operadora y resto de las sociedades del Grupo en el Plan +renfe para el desarrollo de proyectos relevantes para la sociedad como el Plan de Alquiler a Terceros y la Racionalización de activos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

RESULTADOS

La comparación del ejercicio 2015 con el ejercicio 2014 se ve afectada por el hecho de que la empresa se creó en mayo de 2014, por lo que sus cifras en ese ejercicio, se refieren solo a 8 meses. Asimismo, dado que se trataba de una nueva línea de negocio no desarrollada con carácter previo a la restructuración de Renfe Operadora, 2014 fue un ejercicio de preparación de la actividad para el alquiler a nuevos operadores.

Asimismo, para analizar el resultado de 2015 es necesario tener en cuenta que en este ejercicio las partidas económicas dedicadas a realizar las intervenciones de ciclo superior de mantenimiento (R´s) han pasado a tener la consideración de inversiones, lo que ha supuesto que los gastos por operaciones cíclicas han dejado de integrarse en el EBITDA por pasar a ser amortizables.

El ejercicio 2015 se ha cerrado con unos ingresos totales de 17,2 millones de euros, generados por la gestión de los contratos de alquiler mencionados al comienzo de este punto.

Entre los gastos al EBITDA, y dentro del apartado Otros Materiales y Servicios, destaca el capítulo de Servicios Intragrupo con un importe de 4,5 millones de euros, desagregado en dos partidas importantes, el coste de mantenimiento de parte del material arrendado realizado por Renfe Fabricación y Mantenimiento y los servicios de Apoyo a la Gestión prestados por la EPE RENFE-Operadora, por valor de 0,2 millones de euros.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2015 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 28,05 días (26,5 días en el ejercicio 2014).

Además, en el ejercicio 2016 se va a implantar un proyecto de digitalización de facturas, que permitirá reducir el tiempo empleado en su tramitación, lo que redundará en una mejora del periodo medio de pago.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 12,1 millones de euros.

La dotación anual a la amortización del parque de material ferroviario ha sido de 8,8 millones de euros y el resultado financiero ha sido de -2,3 millones de euros.

El resultado alcanzado en el ejercicio 2015 antes de impuestos es de 1,3 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

8.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Renfe Alquiler de Material Ferroviario

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
	INGRESOS				
	Alquiler de Material Rodante	17,19	11,91	5,28	44,4
	Ingresos Varios				
+	TOTAL INGRESOS	**17,19**	**11,91**	**5,28**	**44,4**
	GASTOS				
	Personal	0,43	0,26	0,16	61,5
	Plan ERE / Desvinculación				
	Servicios Adif (excepto energía)	0,00		0,00	100,0
	Otros Materiales y Servicios	4,66	4,16	0,50	12,1
-	TOTAL GASTOS	**5,09**	**4,42**	**0,67**	**15,0**
=	RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	**12,10**	**7,48**	**4,62**	**61,7**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	8,81	5,02	3,79	75,4
=	RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	**3,30**	**2,46**	**0,83**	**33,8**
	Ingresos Financieros	0,10	0,10	0,00	1,6
	Gastos Financieros	2,37	1,96	0,41	20,8
+/-	Resultado Financiero	-2,26	-1,86	-0,41	-21,8
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	0,24	0,00	0,24	>1000
+/-	Resultados Excepcionales				
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**1,27**	**0,60**	**0,67**	**111,1**
-	Impuesto sobre Beneficios	0,40	0,29	0,11	37,6
=	RESULTADO	**0,87**	**0,31**	**0,56**	**180,0**

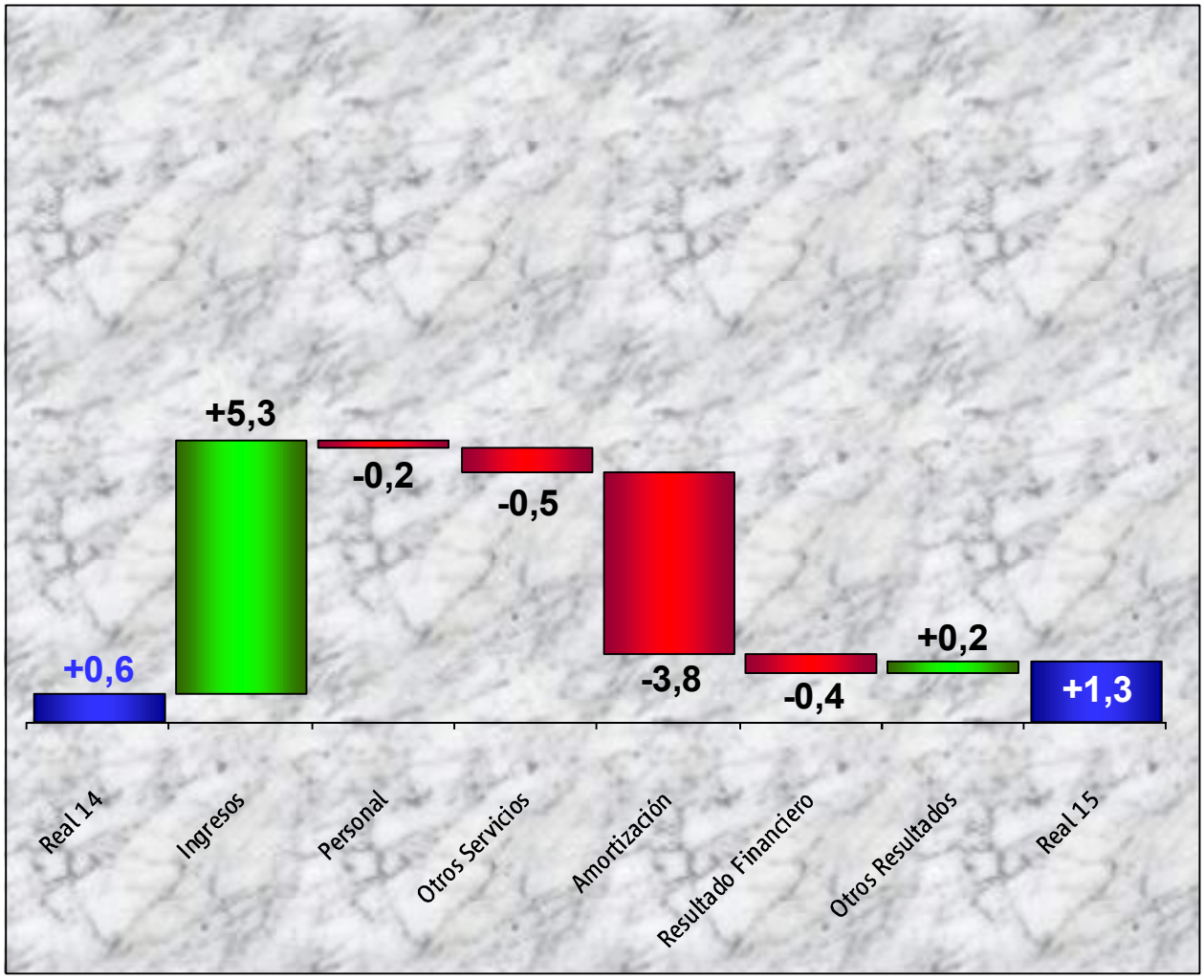
Coeficientes de Cobertura

AI EBITDA(%)	337,9	269,3	**68,7**
AI EBIT (%)	123,7	126,1	**-2,4**
AI Resultado Antes de Impuestos(%)	108,0	105,3	**2,7**
AI Resultado (%)	105,3	102,7	**2,6**

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2015 vs 2014
Renfe Alquiler de Material Ferroviario
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Alquiler de Material Ferroviario

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2015 IMPORTE (miles Euros)	2015 % s/ TOTAL	2015 % ACUM.	2014 % s/ TOTAL	2014 % ACUM.
Total ADIF	**0,4**	0,0	0,0	0,0	0,0
Servicios ADIF	0,4	0,0		0,0	
Servicios Intragrupo (*)	**4.546,8**	97,6	97,6	98,3	100,0
Estudios y Consultorías	**52,7**	1,1	98,7	0,0	98,4
Gastos de Viaje del Personal	**2,8**	0,1	98,8	0,0	98,4
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**2,2**	0,0	98,8	0,0	98,4
Resto	**54,2**	1,2	100,0	1,6	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**4.659,1**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	5,1	3,2	100,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Renfe Alquiler de Material Ferroviario

CIERRE 2015	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos por Alquiler de Material	17.190	247	17.437	17.437	
Alquileres y Cánones	0	0	0	0	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0		0	0	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0		0	0	(5)
Otros Ingresos	0	0	0	0	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	0	0	0	0	(1)
Convenios ADIF	0	0	0	0	(1)
Ingresos Varios	0	0			
Ingresos Propios	17.190	247			
TOTAL INGRESOS	17.190	247			
Personal	428	9	436	436	
Energía de Tracción	0	0	0	0	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				0	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	0	0	0	0	(3)
Cánones	0	0	0	0	(2)
Servicios Adif	0	0	0	0	(2)
Resto de Servicios	4.659	0	4.659	4.659	(2)
Gastos Propios	5.087	9			
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	5.087	9			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	12.103	238			
Amortizaciones	8.807			8.807	
Retiros del Inmovilizado	0			0	
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(5)
Otros Resultados		0	0	0	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	3.296	238	3.534	3.535	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	102			102	
Gastos financieros	2.367			2.367	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	(4)
Resultado Financiero	-2.265			-2.265	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	247				
Gastos de Ejercicios Anteriores	9				
Resultado de Ejercicios Anteriores	238	-238			
Ingresos Excepcionales	0	0			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	0	0		0	
Resultado antes de Impuestos	1.270			1.270	
Impuesto sobre Beneficios	401			401	
RESULTADO DEL EJERCICIO	869			869	

(1) Otros Ingresos de Explotación (0. miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (4.659 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (0 miles de €)
(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (0 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (0 miles de €)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

8.2.3 Balance a 31 de diciembre de 2015

A continuación se presenta el balance de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. con sus principales masas patrimoniales al cierre de los años 2015 y 2014:

		miles de euros
ACTIVO	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado material	180.591	175.457
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l.p.	22	30
Activos por impuesto diferido	393	438
Total activos no corrientes	***181.006***	***175.925***
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.650	2.733
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	8.541	13.371
Periodificaciones a corto plazo		1
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1	1
Total activos corrientes	***10.192***	***16.106***
Total activo	***191.198***	***192.031***
PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
Fondos propios	80.887	80.490
Capital	10.000	10.000
Prima de emisión	70.180	70.180
Reservas	-162	
Resultados del ejercicio	869	310
Ajustes por cambios de valor	-140	-134
Total patrimonio neto	***80.747***	***80.356***
Provisiones a largo plazo	8	13
Deudas Empresas Grupo y asociadas	99.639	96.859
Pasivos por impuestos diferidos	8	10
Periodificaciones a largo plazo		32
Total pasivos no corrientes	***99.655***	***96.914***
Provisiones a corto plazo		5
Deudas a corto plazo	58	
Deudas Empresas Grupo y Asociadas	10.098	13.877
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	640	879
Total pasivos corrientes	***10.796***	***14.761***
Total patrimonio neto y pasivo	***191.198***	***192.031***

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

Estos datos corresponden a los balances de cierre de ambos ejercicios, sin considerar, el efecto retroactivo del cambio de criterio contable de las grandes reparaciones.

El ***total del activo*** de esta sociedad a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 191 millones de euros, cifra ligeramente inferior, un -0,4%, a la del cierre de 2014.

Dentro del activo, la masa de activos no corrientes supone casi el 95% del total, incrementado su valor en algo más de 4 millones de euros respecto a 2014, tanto por la compra de material realizada en el ejercicio como por el efecto de la activación de las grandes reparaciones del material rodante propiedad de la sociedad.

Por su parte, los activos no corrientes han disminuido en 6 millones de euros, fundamentalmente en la partida de ***Inversiones en empresas del grupo***, que recoge, fundamentalmente, el crédito a favor de la sociedad con RENFE-Operadora derivado del contrato de tesorería centralizada.

Por lo que se refiere al ***Patrimonio neto y pasivo***, su distribución entre el valor del Patrimonio neto y los pasivos corrientes y no corrientes no ha variado sustancialmente entre ambos ejercicios, correspondiendo un 57,8% a los pasivos corrientes y no corrientes frente a un 58,2% en 2014.

Por su parte, el valor del Patrimonio neto de la sociedad aumenta en casi medio millón de euros 2015 frente a 2014, como consecuencia, fundamentalmente, del resultado obtenido en el ejercicio 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

8.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2015, el importe realizado por la sociedad RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 14.413 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	14.412,9
Inversiones financieras	
Total	14.412,9

El detalle de los principales proyectos individuales incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Compra de material ferroviaro a RENFE Mercancías, S.A.	6.937,4	48,1
Adquisición de vagones a la sociedad Logística y Transporte Ferrorivario S.A.	4.883,7	33,9
Compra de trenes s/592.2 a RENFE Viajeros, S.A.	1.497,2	10,4
Grandes reparaciones 2015 trenes serie 592	633,5	4,4

Las dos primeras operaciones, la compra de material a RENFE Mercancías, S.A. y a LTF, S.A., sociedades ambas del Grupo RENFE-Operadora, forman parte de la estrategia de potenciación de la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril impulsada por el Ministerio de Fomento, y consistente en poner a disposición del mercado de empresas ferroviarias el material excedentario de RENFE para que pueda formar parte de la oferta comercial de éstas.

La adquisición de trenes de la serie 592.2 es consecuencia de la firma en 2014 de un protocolo adicional al contrato suscrito en diciembre de 2010 entre RENFE-Operadora y la entidad Comboios de Portugal, para el alquiler y mantenimiento de 17 automotores de la serie 592.

El citado protocolo recoge la prórroga de la vigencia del contrato inicial hasta diciembre de 2017 y la sustitución progresiva de once de los diecisiete automotores serie 592 por once de la serie 592.2, añadiendo además el alquiler de otros tres automotores 592.2 al objeto del contrato, hasta un total de 20 trenes.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

8.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.

A 31 de diciembre de 2015

Presidente:	D. PABLO VÁZQUEZ VEGA.
Consejeros:	DÑA. BERTA BARRERO VÁZQUEZ.
	D. MANUEL FRESNO CASTRO.
	D. ANTONIO AGUILAR MEDIAVILLA.
	D. JERÓNIMO GARCÍA LÓPEZ-GASCO.
	D. RAMÓN AZUARA SÁNCHEZ.
	D. BENITO BERMEJO PALACIOS.
	D. ALEJANDRO CROS BERNABEU.
Secretario: (no consejero)	D. JOSÉ LUÍS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria: (no consejera)	DÑA. MARÍA PUENTE PELÁEZ.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

I. El Pleno del Ayuntamiento de Madrid, en su sesión del 25 de mayo de 2016 ha aprobado la renuncia a continuar la tramitación del Convenio urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) del APR 08.03 "Prolongación de Castellana" y anunciado su intención de tramitar una modificación puntual del Plan General de Madrid con el objeto de adecuarlo a la nueva propuesta urbanística planteada que implica, entre otras, una nueva delimitación del ámbito para excluir los "suelos ferroviarios" del ámbito de Fuencarral, principalmente los talleres de Renfe.

La tramitación y aprobación del Convenio citado era condición vinculante para la tramitación del Plan Parcial.

El Acuerdo de Bases firmado el 22 de enero de 2015 por ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., y Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A., al que se hace referencia en la nota 6 de la Memoria de cuentas anuales, y por el que las cuatro primeras se obligaban a transmitir la propiedad y entregar a DUCH la totalidad de los suelos y aprovechamientos urbanísticos que resultaran patrimoniales en los ámbitos del APR 08.03 y APE 05.57 a cambio de un determinado canon monetario y en especie, prevé que si la aprobación definitiva de la revisión del PPRI y la ratificación y firma del Convenio Urbanístico no llegara a producirse antes del 31 de diciembre de 2016, las Partes en un plazo de dos meses podrán negociar un nuevo acuerdo.

Para poder negociar un nuevo acuerdo, denegada la aprobación del PPRI del APR 08.03 "Prolongación de Castellana" sería preciso, como mínimo, la aprobación previa de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana anunciada, que permitiera conocer los usos, aprovechamientos y superficies que serían objeto de actuación.

II. La sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (VAV), en la que la Entidad participa en un 12,5% del capital, se financiaba mediante una póliza de crédito de hasta 400 millones de euros, para cuya concesión los accionistas concedieron unas cartas de compromiso en las que se estipulaba que en el caso en el que la Sociedad no dispusiera de recursos suficientes para cumplir con las obligaciones del contrato de financiación, éstos realizaran las aportaciones precisas para su cumplimiento, de forma mancomunada en función de su participación en el capital social (véase nota 16 (b) de la Memoria de cuentas anuales).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es

El contrato de financiación estipulaba que el 1 de enero de 2016 el importe máximo del crédito se reduciría a 275 millones de euros. La Sociedad no ha podido hacer frente a tal reducción en dicha fecha, no obstante el 4 de abril se formalizó la novación de la póliza de crédito, con las siguientes condiciones principales:

- La reducción en un 50% del límite de crédito excedido mediante la aportación a VAV, a cuenta de los contratos de préstamo participativo a formalizar, por la Entidad, ADIF y ADIF AV.
- El diferimiento, por el importe excedido, de la obligación de reducir el principal prevista para el 1 de enero de 2016, a la siguiente fecha prevista de reducción de la línea de crédito (1 de enero de 2017).
- La incorporación de una condición resolutoria para que si en el plazo de 6 meses no se procede a la ratificación de las garantías concedidas, o al otorgamiento de nuevas garantías, o al compromiso de efectuar aportaciones o a la realización de cualquier otra actuación o compromiso considerado suficiente por las entidades financieras para la novación o refinanciación de la citada línea de crédito, sobre la base del plan de viabilidad elaborado, se dará por vencido el contrato suscrito.

Como consecuencia de lo anterior el 4 de abril de 2016 la Entidad ha realizado una aportación a VAV de 15.625 miles de euros, mediante un préstamo participativo, por lo que el riesgo derivado de la carta de compromiso otorgada por la Entidad sobre la financiación de VAV quedaría reducido a 34.375 miles de euros de principal.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: MM5AJ6CQ81DXKXSK en http://www.pap.minhap.gob.es