



# 2014

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

## **CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS INFORME DE GESTIÓN**

**(Junto con el Informe de Auditoría)**

**GRUPO RENFE-OPERADORA**

# **Informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas Ejercicio 2014**

Oficina Nacional de Auditoría



MINISTERIO DE HACIENDA  
Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

INTERVENCIÓN GENERAL DE  
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**GRUPO RENFE-OPERADORA**

**Informe de auditoría de las cuentas anuales  
consolidadas**

**Ejercicio 2014**

**Oficina Nacional de Auditoría**



MINISTERIO DE HACIENDA  
Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

INTERVENCIÓN GENERAL DE  
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

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



## 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 2014, 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 25 de junio de 2015 y fueron puestas a disposición de la Oficina Nacional de Auditoría telemáticamente el mismo día.

El Presidente inicialmente formuló sus cuentas anuales el 31 de marzo de 2015 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 NF1462\_2014\_F\_150625\_184429\_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico se corresponde con E1012006CB641D5A8BE7AFCC84E0B1D878D49C4F4B5553B51AA79A63F2314857 y está depositado en la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.



## 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 auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2014 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.



### 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 2014, 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.



#### 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.

Dado que los Presupuestos Generales del Estado de 2014 no recogen los presupuestos de forma consolidada del grupo RENFE, la entidad no ha presentado el informe a que hace referencia el artículo 129.3 con relación al grupo consolidado.

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, en Madrid, a 2 de julio de 2015

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RENFE-OPERADORA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

# Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2014

## Balances Consolidados al 31 de diciembre de 2014 y 2013

(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	Notas	31.12.2014	31.12.2013
Inmovilizado intangible	5	64.991	70.517
Inmovilizado material	6	6.708.188	6.881.232
Inversiones inmobiliarias		124	183
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		149.710	144.399
Participaciones puestas en equivalencia	8	146.933	141.622
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	29	2.777	2.777
Inversiones financieras a largo plazo	10	4.690	2.909
Activos por impuesto diferido	23	6.108	2.720
Periodificaciones a largo plazo	12	1.226	1.647
<b>Total activos no corrientes</b>		<b>6.935.037</b>	<b>7.103.607</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta		-	1
Existencias	11	63.012	56.587
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12	1.308.457	1.392.820
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		322.499	259.512
Sociedades puestas en equivalencia		26.891	24.837
Activos por impuesto corriente		3.027	6.716
Otros deudores		956.040	1.101.755
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo		53	3.054
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	29	53	954
Otros activos financieros		-	2.100
Inversiones financieras a corto plazo	10	2.624	2.921
Otros activos financieros		2.624	2.921
Periodificaciones a corto plazo		10.975	5.212
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	14	245.328	258.522
<b>Total activos corrientes</b>		<b>1.630.449</b>	<b>1.719.117</b>
<b>Total activo</b>		<b>8.565.486</b>	<b>8.822.724</b>

# Balances Consolidados al 31 de diciembre de 2014 y 2013

(Expresados en miles de euros)

PASIVO	Notas	31.12.2014	31.12.2013
Fondos propios	15		
Aportación patrimonial		3.449.436	3.449.436
Reservas		(373.213)	(347.939)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		(205.702)	(25.460)
Total Fondos propios		2.870.521	3.076.037
Ajustes por cambios de valor	15		
Diferencias de conversión		12.487	10.051
Otros ajustes por cambios de valor		(5.306)	(4.512)
Total Ajustes por cambios de valor		7.181	5.539
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	16	9.480	9.098
Socios externos	15	3.729	3.754
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>2.890.911</b>	<b>3.094.428</b>
Provisiones a largo plazo	17	58.748	72.507
Deudas a largo plazo	19 y 20	4.463.897	4.418.800
Deudas con entidades de crédito		4.439.968	4.393.672
Otros pasivos financieros		23.929	25.128
Pasivos por impuesto diferido	23	10.742	8.641
Periodificaciones a largo plazo	18	1.445	3.167
<b>Total pasivos no corrientes</b>		<b>4.534.832</b>	<b>4.503.115</b>
Provisiones a corto plazo	17	16.120	9.778
Deudas a corto plazo		443.425	591.163
Deudas con entidades de crédito	19	394.240	509.729
Acreedores por arrendamiento financiero	19 y 20	-	68
Otros pasivos financieros		49.185	81.366
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	20	300	1.386
Deudas con sociedades puestas en equivalencia		300	1.386
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	21	647.955	590.685
Proveedores a corto plazo		527.072	451.312
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia		11.598	59.456
Pasivos por impuesto corriente		53	61
Otros acreedores		109.232	79.856
Periodificaciones a corto plazo	18	31.943	32.169
<b>Total pasivos corrientes</b>		<b>1.139.743</b>	<b>1.225.181</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>8.565.486</b>	<b>8.822.724</b>

# Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas para los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2014 y 2013

(Expresados en miles de euros)

	Notas	2014	2013
Importe neto de la cifra de negocios	24	2.223.530	2.118.729
Trabajos realizados por la empresa para su activo	6	8.675	3.663
Aprovisionamientos	11	(65.043)	(69.765)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares		(62.987)	(63.508)
Trabajos realizados por otras empresas		(2.056)	(6.257)
Otros ingresos de explotación	25	717.026	799.893
Gastos de personal	26	(885.411)	(868.019)
Otros gastos de explotación	27	(1.803.774)	(1.634.765)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(277.715)	(276.141)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	16	712	589
Exceso de provisiones		2.420	2.186
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		1.291	(20.191)
Deterioro y pérdidas		(11.572)	(27.113)
Resultados por enajenaciones y otras	6	12.863	6.922
Otros resultados		(1.062)	11.934
<b>Resultado de explotación</b>		<b>(79.351)</b>	<b>68.113</b>
Ingresos financieros		5.870	49.968
Gastos financieros		(138.994)	(147.667)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		-	-
Diferencias de cambio		715	(67)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(747)	3.246
Deterioro y pérdidas		(747)	(9.148)
Resultados por enajenaciones y otras		-	12.394
<b>Resultado financiero</b>	<b>28</b>	<b>(133.156)</b>	<b>(94.520)</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	8	6.436	1.406
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>(206.071)</b>	<b>(25.001)</b>
Impuesto sobre beneficios	23	344	(552)
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>(205.727)</b>	<b>(25.553)</b>
Resultado atribuido a socios externos		(25)	(93)
Resultado atribuido a la Entidad dominante		(205.702)	(25.460)

# Estados de Cambios en el Patrimonio Neto

## Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2014 y 2013

### A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	Notas	2014	2013
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(205.727)	(25.553)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Activos financieros disponibles para la venta		410	-
Por cobertura de flujos de efectivo		(1.161)	4.462
Subvenciones, donaciones y legados	16	433	2.551
Diferencias de conversión	15	3.248	(2.026)
De Sociedades puestas en equivalencia	16	-	225
Efecto impositivo		(419)	(1.563)
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>2.511</b>	<b>3.649</b>
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por cobertura de flujos de efectivo		49	355
Subvenciones, donaciones y legados	16	(742)	(589)
Efecto impositivo		206	70
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(487)</b>	<b>(164)</b>
<b>Total de ingresos y gastos reconocidos</b>		<b>(203.703)</b>	<b>(22.068)</b>

# Estados de Cambios en el Patrimonio Neto

## Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2014 y 2013

### B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios					Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Diferencias de Conversión	Socios externos	Total
	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					
Saldo final año 2012	3.374.249	(275.751)	(50.129)	66.515	(62.587)	(7.113)	5.718	11.482	3.847	3.066.231
Ajustes por cambios de criterios y errores del ejercicio 2012 y anteriores	2.931	(9.042)	-	-	-	-	-	-	-	(6.111)
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2013	3.377.180	(284.793)	(50.129)	66.515	(62.587)	(7.113)	5.718	11.482	3.847	3.060.120
I.Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(6.600)	3.372	1.531	(1.418)	(93)	(3.208)
II. Operaciones con socios o propietarios:										
1.Distribución de dividendos	-	6.584	-	(6.584)	-	-	-	-	-	-
III. Otras variaciones en el Patrimonio Neto										
1.Aplicación pérdida 2012	-	(56.591)	(6.012)	16	62.587	-	-	-	-	-
2.Otros movimientos	-	(55.646)	54.623	200	-	-	-	-	-	(823)
3.Altas por integración	72.256	(16.122)	-	-	-	-	1.849	-	-	57.983
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	-	-	-	-	(18.860)	(771)	-	(13)	-	(19.644)
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2014	3.449.436	(406.568)	(1.518)	60.147	(25.460)	(4.512)	9.098	10.051	3.754	3.094.428
I.Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(205.702)	(794)	382	2.436	(25)	(203.703)
1.Distribución de dividendos	-	-	6.984	(6.984)	-	-	-	-	-	-
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto										
1.Aplicación pérdida 2013	-	14.382	(41.248)	1.406	25.460	-	-	-	-	-
2.Otros movimientos	-	(6.583)	4.485	2.284	-	-	-	-	-	186
Saldo final año 2014	3.449.436	(398.769)	(31.297)	56.853	(205.702)	(5.306)	9.480	12.487	3.729	2.890.911

# Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2014 y 2013

(Expresados en miles de euros)

	2014	2013
<b>A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	(206.071)	(25.001)
2. Ajustes del resultado	410.329	392.061
a) Amortización del inmovilizado	277.713	276.141
b) Correcciones valorativas por deterioro	3.095	17.038
c) Variación de provisiones	3.295	21.190
d) Imputación de subvenciones	(712)	(589)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	(1.749)	(18.078)
f) Resultado por bajas y enajenaciones del instrumentos financieros	76	(1)
g) Ingresos financieros	(5.853)	(49.977)
h) Gastos financieros	138.977	147.676
i) Diferencias de cambio	(715)	67
k) Otros ingresos y gastos	(4.346)	-
l) Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	548	(1.406)
3. Cambios en el capital corriente	85.182	(565.657)
a) Existencias	(6.425)	1.037
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	100.796	(493.451)
c) Otros activos corrientes	(61.859)	12.056
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	41.930	(67.481)
e) Otros pasivos corrientes	10.735	(17.796)
f) Otros activos y pasivos no corrientes	5	(22)
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(133.725)	(122.579)
a) Pagos de intereses	(136.325)	(145.231)
b) Cobros de dividendos	454	4.484
c) Cobros de intereses	1.489	12.126
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(59)	478
e) Otros pagos (cobros)	716	5.564
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación	155.715	(321.176)
<b>B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
6. Pagos por inversiones	(138.633)	(139.218)
a) Empresas multigrupo y asociadas	(8.677)	-
a) Inmovilizado intangible	(14.322)	(18.658)
b) Inmovilizado material	(115.634)	(117.458)
c) Otros activos	-	(3.102)
7. Cobros por desinversiones	10.400	26.570
a) Empresas asociadas	-	16.493
b) Inmovilizado material	10.400	2.715
c) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	7.362
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(128.233)	(112.648)
<b>C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
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	(40.676)	(274.645)
a) Emisión	777.589	322
1. Deudas con entidades de crédito	751.031	-
2. Otras deudas	26.558	322
b) Devolución y amortización de	(818.265)	(274.967)
1. Deudas con entidades de crédito	(818.265)	(272.934)
2. Otras deudas	-	(2.033)
11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación	(40.676)	(274.645)
<b>D) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente</b>	<b>(13.194)</b>	<b>(708.469)</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	258.522	966.991
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	245.328	258.522

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

# Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Ejercicio 2014

# 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 39/2003, DE 17 DE NOVIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO (EN ADELANTE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO O LSF) Y CREACIÓN DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA**

La disposición adicional tercera de la LSF, creó la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (en adelante LOFAGE). 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. Hasta entonces la Entidad se encontraba adscrita al mismo a través de la Secretaría General de Transporte.

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 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.

- Tras las modificaciones introducidas en la LSF por 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 (RDL 4/2013) y de acuerdo con lo establecido en su artículo 36: Los servicios de transporte de viajeros, prestados íntegramente por la Sociedad RENFE VIAJEROS, S.A., son actualmente prestados en tres regímenes económicos distintos:
  - Servicios de Cercanías y Media Distancia se refiere a servicios declarados de interés público por la Administración Pública correspondiente y se prestan en régimen contractual con la Administración Pública titular del servicio.
  - El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se presta 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.
  - Para los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia está 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. Está pendiente que el Consejo de Ministros determine el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de competencia, para que posteriormente se otorguen los títulos habilitantes por el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación.
- Los servicios de transporte de mercancías, prestados íntegramente por la Sociedad Renfe Mercancías, S.A., están sujetos al régimen de libre competencia.

## B) 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.

El Consejo de Administración de RENFE-Operadora con fecha 27 de junio de 2013, aprobó el nuevo modelo empresarial de RENFE-Operadora, que incluye la segregación parcial de la empresa, que ha dado lugar a la creación de las nuevas sociedades Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. sucesoras de las áreas de negocio existentes en aquel momento; la fusión por absorción entre Renfe Mercancías, S.A. como sociedad absorbente, e Irion Renfe Mercancías, S.A., Contren Renfe Mercancías, S.A. y Multi Renfe Mercancías, S.A., como sociedades absorbidas que hasta ese momento desarrollaban su actividad en función de los distintos mercados propios del sector logístico; y la constitución de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. como sociedad de nueva creación.

El acuerdo de segregación parcial del patrimonio de RENFE-Operadora a favor de las sociedades mercantiles de nueva creación ha sido aprobado por el Consejo de Ministros en su sesión del 27 de septiembre de 2013, y por el Consejo de Administración de la Entidad con fecha 30 de octubre de 2013.

La segregación se ha efectuado mediante escritura otorgada el 12 de diciembre de 2013 que fue presentada en el Registro Mercantil de Madrid el 31 de diciembre de 2013 e inscrita con fecha 24 de febrero de 2014, retrotrayendo los efectos contables a 1 de enero de 2013.

## **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.

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.

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)).

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.

Con fecha 1 de enero de 2013 se ha incorporado 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 (véase nota 35).

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.

## **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.

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 transcurre 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.

## 2. Convenio 2011-2012 entre la AGE y RENFE-Operadora

Con fecha 17 de diciembre de 2012, la AGE y la Entidad suscribieron un Convenio para el abono por parte del Ministerio de Fomento de la compensación económica por la prestación en los años 2011 y 2012 de los servicios de transporte ferroviario de Cercanías y Media Distancia, sujetos a Obligación de Servicio Público, competencia de la AGE, que se encontraban incluidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010.

El pago de las compensaciones por la prestación en 2011 y 2012 de los referidos servicios con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2012 y de 2013 se efectuaría en los siguientes términos: respecto del servicio del ejercicio 2011 se abonarían 454.817 miles de euros en concepto de entrega a cuenta de la liquidación definitiva antes de la finalización del ejercicio 2012, (esta cantidad ha sido abonada el 31 de diciembre de 2012). Para la compensación correspondiente a los servicios de 2012 se efectuaría un primer abono, en concepto de entrega a cuenta de la liquidación definitiva, de 339.089 miles de euros en 2013 (cantidad abonada el 16 de septiembre de 2013), previa aprobación de la liquidación provisional por la Comisión de Seguimiento del Convenio, siendo entregado el resto antes de la finalización del ejercicio de 2013 una vez aprobada la liquidación definitiva.

Con fecha 26 de diciembre de 2013, la IGAE emitió los informes de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación para la compensación de las obligaciones de servicio público de media distancia y cercanías competencia de la AGE elaboradas por RENFE-Operadora de los ejercicios 2011 y 2012.

En estos informes se pone de manifiesto una disminución de 2.650 y 1.801 miles de euros del ingreso registrado en los ejercicios 2011 y 2012, el cual ascendió a 454.817 y 419.000 miles de euros respectivamente, por lo que queda un saldo pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2013 en Renfe Viajeros, S.A. de 75.460 miles de euros (abonada el 14 de enero de 2014).

### 3. 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 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.

El contrato está siendo desarrollado a través de Renfe Viajeros, S.A.

Durante el ejercicio 2014, fue abonada una segunda entrega a cuenta de la liquidación del ejercicio 2013 a Renfe Viajeros, S.A. 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, 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, habiendo resultado en una disminución del ingreso registrado en el ejercicio 2013 de 5.461 miles de euros.

#### 4. 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:

- 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 mencio-

nado 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 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, calculados de acuerdo con los criterios del mencionado borrador de contrato de servicio público. En 2013, respecto de las cifras registradas en 2012, el Grupo ha minorado 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 resulta definitivamente un importe a cobrar por los servicios prestados en 2012 de 106.239 miles de euros.

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.

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 suscrito 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 dos párrafos anteriores, el Grupo ha procedido a registrar en 2013 el derecho de cobro de los servicios prestados en 2011 por importe de 130.222 miles de euros, 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 los servicios de la Obligación de Servicio Público de Cercanías.

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, entendiéndose 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)).

## 5. 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)).

## 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.

### ii) Cánones ferroviarios

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

Las tarifas de los cánones para el año 2012 se incrementaron en un 1% sobre las vigentes en el año 2011, según lo recogido en el artículo 73 de la ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012. Asimismo, la Orden FOM 2336/2012 de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, introduce diversas modificaciones en la aplicación de los diferentes cánones ferroviarios y en sus cuantías, produciéndose un notable incremento en el coste que ha asumido el Grupo, que se estima en torno al 35%.

Por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, se efectúan modificaciones en la LSF, 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, pretenden 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.

### 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.

## G) INTEGRACIÓN DE ANCHO MÉTRICO

El RDL 22/2012 en su artículo 2 estableció que la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) quedaría extinguida el día 31 de diciembre de 2012, subrogándose las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales a las que se refiere el artículo 1 de dicho Real Decreto-ley en su caso, en los derechos y obligaciones de aquélla, asumiendo la titularidad de los bienes, cualquiera que sea su naturaleza y carácter, que se encuentren adscritos o pertenezcan a la entidad pública empresarial que se extingue.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del RDL 22/2012, se publicó la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijaron los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora.

El conjunto de bienes, obligaciones y derechos se ha valorado, a los efectos de la segregación del patrimonio de FEVE entre Adif y RENFE-Operadora para su integración en el patrimonio de esta última entidad, en 57.983 miles de euros, importe que corresponde fundamentalmente al valor neto contable por el que figuraban registrados en las cuentas anuales de FEVE al 31 de diciembre de 2012, y que a su vez se ha segregado en las sociedades RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCIAS, S.A. y RENFE FABRICACIÓN y MANTENIMIENTO, S.A. junto con el resto de patrimonio de la Entidad.

Los principales criterios establecidos en la Orden se muestran en la nota 35.

# 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 2014 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 2014 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 2014 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.

### (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 llevar 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 2014, 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 2014 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 2014, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2013, aprobadas por el Consejo de Administración el 30 de septiembre de 2014.

### (i) Cambios en criterios contables y corrección de errores

A continuación se detallan los cambios en criterios contables y corrección de errores realizados en el ejercicio 2014:

#### **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.

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.

#### **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 2013 por importe de 15.877.119,26 euros se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado.

La propuesta de la distribución del beneficio del ejercicio 2014 de la Entidad dominante que asciende a 721.804,34 euros, a presentar para su aprobación al Consejo de Administración es su traspaso a compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

### **4. Normas de registro y valoración**

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

#### **(A) SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Se consideran sociedades dependientes, aquellas sobre las que la Entidad dominante, directa o indirectamente, a través de dependientes ejerce control, según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio. El control es el poder, para dirigir las políticas 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.

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.

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.

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 2014.

### **(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.

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

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 ha visto reducido en la proporción correspondiente a los espacios repuestos según el acuerdo, resultando que los nuevos valores a 31 de diciembre de 2014 para cada una de ellas, 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:

- 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.
- 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.

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 2014 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.

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.

#### **i. 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 2014 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.

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.

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 ha efectuado 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.

En el ejercicio 2013 se han revisado las vidas útiles de determinadas series de material rodante de Cercanías y Media Distancia convencional, teniendo en cuenta la obsolescencia técnica y comercial de dicho material en base a los informes técnicos correspondientes. Esta revisión ha supuesto la ampliación de su vida útil, inicialmente estimada en 25 o en 30 años, a 40 años, si bien en el informe técnico se indica la necesidad de que estos trenes se vean sometidos a mitad de su vida a ciertas operaciones para mantener el confort, la disponibilidad y la fiabilidad en valores asumibles. El importe de estas operaciones ha sido estimado y se amortiza en 20 años, separadamente del resto del valor del tren. El cambio ha supuesto una menor dotación de amortización en 2013 en la sociedad, cuyo importe es de 42.288 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.

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.

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.

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.

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 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.

#### **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 2014 de 1,6025% (1,941% para el ejercicio 2013), 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.

### 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 2014 por este concepto, ascienden a 6.012 miles de euros (5.804 miles de euros para el ejercicio 2013).

### 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.

## (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.

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.

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:

- Resulta probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación excepto en aquellos casos en las que las diferencias surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.
- Correspondan a diferencias temporarias asociadas con inversiones en dependientes, asociadas y multigrupo y negocios conjuntos en la medida que las diferencias temporarias vayan a revertir en un futuro previsible y se espere generar bases imponibles futuras positivas para compensar las diferencias.

**(iii) Valoración**

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

**(iv) Clasificación**

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

**(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 doce meses siguientes a la fecha de cierre.
- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación 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.

## 5. Inmovilizado Intangible

La composición y el movimiento del ejercicio 2014 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2014			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>				
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
	<b>162.990</b>	<b>10.928</b>	<b>(1.434)</b>	<b>172.484</b>
<b>Amortización acumulada</b>				
Concesiones y licencias	(800)	(31)	-	(831)
Aplicaciones Informáticas	(82.577)	(15.006)	-	(97.583)
Otro inmovilizado intangible	(9.096)	(21)	38	(9.079)
	<b>(92.473)</b>	<b>(15.058)</b>	<b>38</b>	<b>(107.493)</b>
<b>Total</b>	<b>70.517</b>	<b>(4.130)</b>	<b>(1.396)</b>	<b>64.991</b>

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 corresponden a la dotación de amortización del ejercicio.

En el ejercicio 2013, la composición y el movimiento relativo a este epígrafe de balance fue el siguiente:

	Miles de euros			
	2013			
	Saldo inicial	Integración Ancho Métrico (Nota 34)	Altas y traspasos	Saldo Final
<b>Coste</b>				
Fondo de Comercio de Consolidación	1.280	-	1.280	-
Concesiones y licencias	3.015	-	-	3.015
Aplicaciones Informáticas	120.588	1.294	12.518	134.400
Otro inmovilizado intangible	9.066	2.129	-	11.195
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	9.553	-	3.547	13.100
	<b>143.502</b>	<b>3.423</b>	<b>16.065</b>	<b>162.990</b>
<b>Amortización acumulada</b>				
Concesiones y licencias	(770)	-	(30)	(800)
Aplicaciones Informáticas	(68.875)	-	(13.702)	(82.577)
Otro inmovilizado intangible	(9.041)	-	(55)	(9.096)
	<b>(78.686)</b>	<b>-</b>	<b>(13.787)</b>	<b>(92.473)</b>
<b>Total</b>	<b>64.816</b>	<b>3.423</b>	<b>2.278</b>	<b>70.517</b>

Las altas recogidas en el epígrafe de Aplicaciones informáticas en el ejercicio 2013 correspondieron, principalmente, al desarrollo de nuevas funcionalidades para aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte por importe de 3.279 miles de euros, a nuevas funcionalidades incorporadas a la plataforma de ventas para trenes de viajeros por importe de 1.898 miles de euros y a una aplicación que integra los sistemas contables y comerciales por importe de 2.875 miles de euros.

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

En Otro inmovilizado intangible se recoge el valor contable de los derechos de uso que actualmente tiene la Entidad en espacios de Adif, de acuerdo con la Orden Ministerial por la que se determinaron los bienes de RENFE-Operadora en la segregación (nota 4 (e)). A éstos se ha sumado el valor del derecho de uso recíproco, entre ADIF y RENFE-Operadora, sobre espacios de uso administrativo procedentes de la integración de FEVE en ambas entidades (nota 1(m)).

### **(A) FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN**

Durante los ejercicios 2014 y 2013 no ha habido movimiento en el fondo de comercio de sociedades consolidadas.

Fondo de Comercio de Consolidación se debe a las incorporaciones al perímetro de consolidación de Logística y Transporte Ferroviario, S.A y Pecovasa Renfe Mercancías S.A., por importes de 351 y 929 miles de euros, respectivamente. No se evidenciaron síntomas de deterioro de los citados fondos de comercio de consolidación durante los ejercicios 2014 y 2013.

### **(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 2014 asciende a 61.284 miles de euros, que corresponde fundamentalmente a aplicaciones informáticas y a los derechos de uso citados anteriormente. A 31 de diciembre de 2013 esta cifra ascendía a 56.157 miles de euros.

## 6. Inmovilizado Material

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2014 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>				
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
Total Elementos de Transporte				
Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.412.568	65.630	(98.019)	9.380.179
Material Remolcado y Vagones	957.584	4.241	(41.533)	920.292
Otros Elementos de Transporte	238.266	3.180	-	241.446
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
Total Inventario	11.676.307	126.440	(142.069)	11.660.678
Inmovilizado en curso y anticipos	256.452	(24.400)	(76)	231.976
<b>Total coste:</b>	<b>11.932.759</b>	<b>102.040</b>	<b>(142.145)</b>	<b>11.892.654</b>
<b>Amortización acumulada</b>				
Edificios y construcciones	(127.902)	(8.304)	736	(135.470)
Instalaciones de Vía (a)	(35.837)	(4.293)	-	(40.130)
Total Elementos de Transporte				
Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(3.622.499)	(198.745)	88.558	(3.732.686)
Material Remolcado y Vagones	(672.200)	(10.021)	41.310	(640.911)
Otros Elementos de Transporte	(124.509)	(4.257)	-	(128.766)
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)
<b>Total amortización acumulada:</b>	<b>(5.000.232)</b>	<b>(262.652)</b>	<b>131.003</b>	<b>(5.131.881)</b>
<b>Deterioro</b>				
Total Elementos de Transporte				
Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(30.628)	(3.544)	2.144	(32.028)
Material Remolcado y Vagones	(20.667)	-	110	(20.557)
<b>Total Deterioro</b>	<b>(51.295)</b>	<b>(3.544)</b>	<b>2.254</b>	<b>(52.585)</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.881.232</b>	<b>(164.156)</b>	<b>(8.888)</b>	<b>6.708.188</b>

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

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2013 fueron los siguientes:

	Miles de euros				
	Saldo Inicial	Integración Ancho Métrico (Nota 34)	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>					
Terrenos	972	2.376	3.324	-	6.672
Edificios y construcciones	326.181	12.566	10.766	-	349.513
Instalaciones de Vía (a)	113.182	1.952	12	-	115.146
Total Elementos de Transporte					
Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.195.722	164.807	82.812	(30.773)	9.412.568
Material Remolcado y Vagones	969.250	7.758	374	(19.798)	957.584
Otros Elementos de Transporte	216.378	380	21.680	(172)	238.266
Otras Inmovilizaciones materiales					
Maquinaria	53.328	1.280	251	(246)	54.613
Equipos procesos de Información	73.345	306	1.840	-	75.491
Vehículos	5.160	1	-	(92)	5.069
Resto	403.461	34.672	23.321	(69)	461.385
Total Inventario	11.356.979	226.098	144.380	(51.150)	11.676.307
Inmovilizado en curso y anticipos	254.840	19.134	(17.522)	-	256.452
<b>Total coste:</b>	<b>11.611.819</b>	<b>245.232</b>	<b>126.858</b>	<b>(51.150)</b>	<b>11.932.759</b>
<b>Amortización acumulada</b>					
Edificios y construcciones	(119.667)	-	(8.235)	-	(127.902)
Instalaciones de Vía (a)	(31.522)	-	(4.315)	-	(35.837)
Total Elementos de Transporte					
Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(3.449.113)	-	(198.730)	25.344	(3.622.499)
Material Remolcado y Vagones	(681.023)	-	(10.637)	19.460	(672.200)
Otros Elementos de Transporte	(120.315)	-	(4.366)	172	(124.509)
Otras Inmovilizaciones materiales					
Maquinaria	(36.994)	-	(2.406)	246	(39.154)
Equipos procesos de Información	(66.970)	-	(3.017)	-	(69.987)
Vehículos	(3.576)	-	(265)	89	(3.752)
Resto	(274.087)	-	(30.374)	69	(304.392)
<b>Total amortización acumulada:</b>	<b>(4.783.267)</b>	<b>-</b>	<b>(262.345)</b>	<b>45.380</b>	<b>(5.000.232)</b>
<b>Deterioro</b>					
Total Elementos de Transporte					
Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(9.105)	-	(21.523)	-	(30.628)
Material Remolcado y Vagones	(20.846)	-	-	179	(20.667)
<b>Total Deterioro</b>	<b>(29.951)</b>	<b>-</b>	<b>(21.523)</b>	<b>179</b>	<b>(51.295)</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.798.601</b>	<b>245.232</b>	<b>(157.010)</b>	<b>(5.591)</b>	<b>6.881.232</b>

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

## A) COSTE

En el ejercicio 2014 se ha efectuado la recepción de nuevos activos o de actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, que se recogen en Altas y traspasos, por importe de 102.040 miles de euros. Éstas corresponden fundamentalmente a material rodante, según se describe a continuación:

En el área de viajeros lo más relevante es la recepción de 17 trenes de la serie 447 de Cercanías, que han sido remodelados para que sean accesibles por personas de movilidad reducida.

También se ha efectuado 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 han realizado 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 es la recepción de treinta vagones plataforma portacontenedores para el área de Intermodal.

Asimismo, se ha realizado la adaptación de nueve locomotoras de la serie 252 a ancho UIC y se han realizado 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. También se han adquirido ejes de ancho UIC destinados tráficos internacionales de vagones MA7.

En el epígrafe de Terrenos el importe más relevante corresponde 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. También se han efectuado altas en el ejercicio 2014 por valor de 12 miles de euros, que corresponden a las parcelas sobre las que se ubican parte de los 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 están en proceso de delimitación y, además de los registrados contablemente en este ejercicio, también se efectuó en 2013 el registro contable de una parte de los mismos, por importe de 3.324 miles de euros, quedando pendiente una serie de parcelas de talleres cuyo proceso de delimitación aún no ha concluido (nota 4(d)).

Asimismo, en 2014 se ha efectuado la recepción de las obras de adecuación realizadas en el complejo de Barcelona Casa Antúnez, por un total de 4.289 miles de euros, así como otras actuaciones de ampliación y mejora en diversos talleres.

Adicionalmente se han adquirido nuevas máquinas de autoventa de billetes o se han realizado mejoras en las ya existentes.

Durante el ejercicio 2013 se produjeron recepciones de activos, que se incluyen en Altas y traspasos, y corresponden, principalmente, a Elementos de Transporte. En este sentido, se realizó la recepción de dos trenes autopropulsados de viajeros de la serie 121 para Media Distancia y un tren de la serie 465 de Cercanías. Asimismo, se recibieron dos trenes de la serie 730 para Alta Velocidad-Larga Distancia, procedentes de la transformación en híbridos de composiciones de la serie 130, además de haberse realizado mejoras de diversa índole sobre otras series de material. También se incluyeron, en el apartado de Otros Elementos de Transporte, la recepción de piezas de parque de diversas series de material rodante por un importe de 21.624 miles de euros.

En el epígrafe de Terrenos, las altas correspondían a aquéllos sobre los que se ubican parte de los 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 su registro contable se ha efectuado en 2013, quedando pendiente el registro de otra parte de los mismos, cuyo proceso de delimitación aún no ha concluido (nota 4(e)).

Respecto al epígrafe de Edificios y construcciones, las altas correspondían, fundamentalmente, a las obras realizadas en los edificios de Avenida Ciudad de Barcelona, cuyo importe ascendió a 6.633 miles de euros.

## **B) INMOVILIZADO MATERIAL EN CURSO Y ANTICIPOS**

El saldo a 31 de diciembre de 2014 de “Inmovilizado material en curso y anticipos” incluye 44.561 miles de euros correspondientes a la cuantificación del coste de reposición de los derechos de uso que RENFE-Operadora ostenta frente a Adif (véase nota 1(c)). Esta cantidad no ha experimentado ninguna variación con respecto al ejercicio 2013.

Las altas más significativas de Inmovilizado material en curso y anticipos incluyen fundamentalmente, actuaciones destinadas a material rodante, entre las que destacan 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, por un importe de 806 miles de euros en el ejercicio, a la adaptación de locomotoras de la Serie 252 a ancho UIC, con una inversión que asciende a 743 miles de euros en 2014, y a la compra de ejes de ancho UIC para el tráfico internacional de vagones MA7, por un importe de 392 miles de euros.

Adicionalmente se han realizado actuaciones en diversos talleres, entre las que destacan la remodelación del complejo de Fuencarral, que en el ejercicio asciende a 1.162 miles de euros, o la del taller de Barcelona Casa Antúnez, por importe de 778 miles de euros en 2014. También es relevante la inversión destinada a actuaciones medioambientales en talleres, por un total de 619 miles de euros en el ejercicio.

Por otra parte, en este epígrafe se ha registrado también en el ejercicio 2014 el valor del terreno, 5.495 miles de euros, 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 ha resuelto favorablemente para RENFE-Operadora el contencioso existente por este motivo, por lo que se ha registrado en el Inmovilizado material en curso de la Sociedad (véanse notas 1(c) y 4(d)) a la espera de que se efectúe formalmente la entrega del terreno por parte de la Diputación General de Aragón.

En 2014, el importe de los Trabajos realizados por la empresa para su activo ha ascendido a 8.675 miles de euros, de los cuales 464 miles de euros corresponden a consumos de materiales. En 2013, el movimiento de Inmovilizado material en curso y anticipos incluía la incorporación de gastos financieros por importe de 26 miles de euros, también incluía 3.663 miles de euros de Trabajos realizados por la empresa para su activo, de los cuales 1.091 miles de euros corresponden a consumos de materiales.

### C) AMORTIZACIÓN ACUMULADA INMOVILIZADO MATERIAL EN CURSO Y ANTICIPOS

El detalle de las altas y traspasos en amortización acumulada se corresponde con la dotación de los ejercicios 2014 y 2013.

El coste de los elementos del inmovilizado material que están totalmente amortizados en su totalidad y que están en uso al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2014	2013
Construcciones	31.179	29.018
Instalaciones de vía	6.795	4.790
Elementos de transporte	899.357	1.169.471
Otro inmovilizado material	294.936	263.506
	<b>1.232.267</b>	<b>1.466.785</b>

### D) DETERIORO DE VALOR

Los activos vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia declarados de interés público, así como los vinculados a los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia se consideran activos no generadores de flujos de efectivo.

Los activos vinculados con el transporte ferroviario de mercancías se consideran generadores de flujos de efectivo. De éstos, todos aquéllos vinculados a la red de Ancho Métrico que proceden de FEVE, tienen registrada una pérdida por deterioro de valor, reconocida en el ejercicio 2012, por importe de 24.344 miles de euros, cuyo importe quedó conso-lidado en su valor de coste en el momento de integrarse en la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2014, el Grupo ha llevado a cabo 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 con los activos que forman parte de las unidades de explotación o servicio de transporte ferroviario de viajeros (véase nota 4 b)).

En el ejercicio 2014 se ha considerado que existen circunstancias que podrían indicar un potencial deterioro del va-lor 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. Para ello se ha determinado el valor razonable menos los costes de venta de cada UGE, 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 (véase nota 4 b)).

De un total de 3.398 miles de euros que figuran en el apartado de Deterioro en Altas y traspasos en 2014, 2.455 miles de euros corresponden 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 restan-te, 943 miles de euros, corresponde al valor contable de los coches extremos del tren de la serie 130 que ha sido objeto de transformación en tren híbrido de la serie 730 en el ejercicio, con motivo de la cual éstos han sido sustituidos por nuevos furgones-generadores.

Al cierre del ejercicio 2014 se ha revertido 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 ha estimado en 12.706 miles de euros. De acuerdo con ésta se ha realizado una actualización del valor estimado de las pérdidas generadas a conse-cuencia 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 recoge en la columna de Bajas.

Asimismo, se ha obtenido 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.

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

En el ejercicio 2013 se registró un deterioro de valor de los elementos de inmovilizado material por importe de 21.522 miles de euros. Esta cantidad, además de incluir el valor contable de los coches extremos de un tren de la serie 130, sustituidos por nuevos furgones-generadores para su transformación en tren híbrido de la serie 730, corresponde al importe estimado del valor no recuperable de un tren de la serie 730, por importe de 8.631 miles de euros, y de dos trenes de la serie 103, por importe de 11.936 miles de euros, que resultaron accidentados. En relación con este último siniestro, se registró un ingreso por el mismo importe en el epígrafe "Otros resultados", correspondiente a la cobertura prevista de los daños por parte de la compañía aseguradora del responsable del siniestro.

Asimismo en el ejercicio 2013, los activos procedentes de Irion, Multi y Contren se registraron por el valor neto contable que éstos presentaban en las cuentas anuales consolidadas de RENFE-Operadora a 31 de diciembre de 2012, el cual presentaba un deterioro de 20.846 miles de euros. El importe de este deterioro quedó consolidado en el valor de coste de los elementos procedentes de la fusión.

## E) BAJAS Y ENAJENACIONES

En 2014 se han efectuado bajas por un valor contable total de 8.888 miles de euros. De este importe, 1.275 miles de euros corresponden al valor contable de los elementos sustituidos como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante. El importe restante corresponden, 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.

El epígrafe de "Resultados por enajenaciones del inmovilizado" presenta en 2014 un beneficio de 12.863 miles de euros, mientras que en 2013 el beneficio total fue de 6.922 miles de euros. El desglose es el siguiente:

	Miles de euros	
	2014	2013
Permuta de terreno en operación urbanística ZAV	5.495	-
Venta de inmovilizado	5.886	2.714
Proyectos de venta de material rodante	1.482	-
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	4.169
Trasp. a resultados de garantías venta m. rodante ej. anteriores	-	39
	<b>12.863</b>	<b>6.922</b>

Del importe recogido en Ventas de inmovilizado, 5.723 miles de euros, corresponden 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 ha producido con ADIF-Alta Velocidad en 2014.

En el epígrafe de Convenio urbanístico ZAV se recoge 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 (véase apartado (b) de esta nota).

Respecto al 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.

## F) DETALLE DE PRINCIPALES GRUPOS DE ACTIVOS

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2014 es el siguiente:

	Miles de euros				
	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.384.589	(1.150.164)	(21.191)	3.213.234	(101.035)
Trenes de Cercanías	2.980.577	(1.608.412)	(947)	1.371.218	(55.258)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	545.911	(239.276)	(234)	306.401	(11.637)
Locomotoras Eléctricas	738.198	(491.556)	(492)	246.150	(8.535)
Edificios de Talleres	288.135	(106.121)	0	182.014	(6.118)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	231.365	(43.668)	(8.631)	179.066	(5.074)
Locomotoras Diesel	319.717	(161.796)	0	157.921	(5.289)
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	498.977	(382.084)	(20.455)	96.438	(3.443)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	74.925	(14.216)	(81)	60.628	(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 Vía 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	40.165	(17.918)	0	22.247	(861)
Terrenos	19.334	0	0	19.334	0
Cambios y Desvíos de Talleres	23.165	(5.322)	0	17.843	(655)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	52.863	(35.744)	0	17.119	(3.962)

Por su parte, en el ejercicio 2013 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.	4.377.064	(1.053.426)	(21.643)	3.301.995	(101.379)
Trenes de Cercanías	3.011.600	(1.605.153)	-	1.406.447	(55.469)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	551.231	(234.710)	-	316.521	(11.478)
Locomotoras Eléctricas	754.878	(504.414)	(355)	250.109	(8.011)
Edificios de Talleres	287.158	(100.003)	-	187.155	(6.288)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	211.945	(35.500)	(8.631)	167.814	(4.618)
Locomotoras Diesel	325.538	(162.665)	-	162.873	(5.595)
Remolques Talgo	319.305	(167.083)	-	152.222	(4.617)
Piezas de Parque	197.866	(86.137)	-	111.729	(3.832)
Vagones Mercancías	501.064	(384.551)	(20.568)	95.945	(3.547)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	74.925	(5.846)	-	69.079	(5.845)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	66.402	(3.697)	-	62.705	(3.697)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	95.813	(49.022)	-	46.791	(7.118)
Superestructura de vía en recintos de talleres	37.861	(8.699)	-	29.162	(981)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	52.584	(32.125)	-	20.459	(4.573)
Edificios Administrativos	36.618	(17.128)	-	19.490	(578)
Máquinas de Venta y TPV	60.867	(41.948)	-	18.919	(4.277)
Cambios y desvíos en recintos de talleres	22.683	(4.668)	-	18.015	(652)

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio de 1.943.870 miles de euros (1.997.052 miles de euros en 2013), forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por préstamos que esta entidad tiene otorgados a RENFE-Operadora por importe de 2.135.302 miles de euros al cierre de 2014 (2.255.505 miles de euros al cierre del 2013).

## 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:

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<sup>2</sup> construidos) y ADIF (84.027 m<sup>2</sup> 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, el Grupo es propietario de terrenos para los que existe un compromiso de cesión de 263.194,04 m<sup>2</sup> de aprovechamientos urbanísticos a DUCH, tal como ha quedado expuesto.

## 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.

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 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 2014 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 2014 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 58% a 31 de diciembre de 2013.

## 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 2014 están pendientes de desembolsar 90.301 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 de cierre del ejercicio 2013. A 31 de diciembre de 2012 quedaban pendientes de desembolsar 88.447 miles de euros de esta participación según el tipo de cambio del franco suizo en dicha fecha.

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	
	2014	2013
Patrimonio neto	1.317.640	1.258.872
Beneficio del ejercicio	27.339	28.055

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 2014 y 2013 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	
	2014	2013	2014	2013
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales no corrientes	1.226	1.647	-	-
Clientes por ventas y prestación de servicios	-	-	349.390	284.349
Créditos y otras cuentas a cobrar	1.280	905	865.292	1.110.604
Otros activos financieros	553	545	622	553
Derivados de Cobertura (notas 13 y 20)				
Permutas de tipo de interés	1.398	-	453	235
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.459	1.459	-	-
<b>Total activos financieros</b>	<b>5.916</b>	<b>4.556</b>	<b>1.215.757</b>	<b>1.395.741</b>

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Dividendos	-	-	454	-	454	-
Otros	5.416	49.968	-	-	5.416	49.968
<b>Total Ganancias/Pérdidas netas</b>	<b>5.416</b>	<b>49.968</b>	<b>454</b>	<b>-</b>	<b>5.870</b>	<b>49.968</b>

## 10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No Corriente		Corriente	
	2014	2013	2014	2013
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.459	1.459	-	-
Créditos a terceros	1.280	905	1.549	2.133
Derivados	1.398	-	453	235
Otros activos financieros	553	545	622	553
<b>Total</b>	<b>4.690</b>	<b>2.909</b>	<b>2.624</b>	<b>2.921</b>

## A) INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Participaciones inferiores al 20%:		
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (Ineco)	598	598
Otras sociedades	861	861
	<b>1.459</b>	<b>1.459</b>

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 23.873 miles de euros (17.041 miles de euros en el ejercicio 2013), este préstamo se encuentra deteriorado en su totalidad (véase nota 17).

## 11. Existencias

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Almacén del Área de Negocio de Fabricación y Mantenimiento	76.661	61.924
Integración Ancho Métrico	-	7.013
Combustible	198	258
Almacén Central	596	464
Anticipos a proveedores	2	-
	<b>77.457</b>	<b>69.659</b>
Correcciones valorativas por deterioro (Provisión obsolescencia)	(14.445)	(13.072)
<b>Total Existencias</b>	<b>63.012</b>	<b>56.587</b>

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de existencias durante los ejercicios 2014 y 2013 es como sigue:

	Miles de euros	
	2014	2013
Saldo a 1 de enero	13.072	9.751
Integración Ancho Métrico	-	2.198
Dotaciones	1.373	1.123
<b>Saldo a 31 de diciembre</b>	<b>14.445</b>	<b>13.072</b>

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2014	2013
Compras netas	69.412	62.471
Variación de la depreciación de existencias	1.373	1.123
Variación de existencias	(7.798)	(86)
Trabajos realizados por otras empresas	2.056	6.257
<b>Total aprovisionamientos</b>	<b>65.043</b>	<b>69.765</b>

## 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	
	2014	2013
<b>No Corriente</b>		
Periodificaciones a largo plazo	1.226	1.647
<b>Total no corriente</b>	<b>1.226</b>	<b>1.647</b>
<b>Corriente</b>		
Cientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Cientes General:		
Cientes por transporte de mercancías	65.288	54.740
Cientes por transporte de viajeros	103.824	79.100
Cientes por servicios y concesiones	19.944	19.919
Cientes pendientes de facturar	36.033	26.253
	225.089	180.012
Cientes Entidades Públicas		
Deudores por tráficos de Entidades Públicas	112.739	79.125
Entidades Públicas pendientes de facturar	6.769	22.084
Otros	3.554	2.381
	123.062	103.590
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(25.652)	(24.090)
Total clientes por ventas y prestaciones de servicios:	322.499	259.512
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	789.798	884.561
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	43.127	74.539
Deudores por convenios con Comunidades A. pendientes de facturar	11.412	15.364
Otros deudores	32.195	57.630
Correcciones valorativas	(14.077)	(14.077)
Total deudores varios	862.455	1.018.017
Cientes empresas asociadas (nota 29)		
Cientes empresas multigrupo y asociadas	22.966	20.736
Cientes empresas multigrupo y asociadas pendientes de facturar	3.925	4.101
	26.891	24.837
Deudores personal	1.235	1.233
Activo por impuesto corriente (nota 23)	3.027	6.716
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 23)	92.350	82.505
<b>Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>1.308.457</b>	<b>1.392.820</b>

## A) CLIENTES GENERAL

En el ejercicio 2014, el apartado “Clientes por transporte de viajeros” se recogen 27.909 miles de euros de deuda de ADIF por títulos de transporte y liquidación de billetes para sus empleados. Esta cifra ascendía a 19.079 miles de euros en el ejercicio 2013.

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 7.539 miles de euros (4.284 miles de euros en 2013).

Por otra parte, para el ejercicio 2014 por servicios y concesiones se recogen, derechos de cobro frente a Adif por importe de 44.461 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 29.996 miles de euros en el ejercicio 2013.

Adicionalmente se recogen 28.273 miles de euros, en concepto de derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje, de los que 7.554 miles de euros se encuentran provisionados. (22.291 miles de euros en el ejercicio 2013, de los que 6.779 miles de euros se encuentran provisionados).

## 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 94.880 miles de euros (64.180 miles de euros en el ejercicio 2013), de los cuales 24.805 miles de euros han sido cobrados en 2015. Asimismo corresponde a la Autoritat del Transport Metropolità un saldo de 8.036 miles de euros (7.704 miles de euros en el ejercicio 2013) y al Consorcio de Transportes de Asturias 2.697 miles de euros (2.961 miles de euros en el ejercicio 2013), y al Consorcio de Transportes de Bizkaia 1.904 miles de euros.

Se recogen también en este capítulo los saldos con el Ministerio de Defensa por un total de 4.368 miles de euros (2.869 miles de euros en el ejercicio 2013).

Adicionalmente, incluyen derechos de cobro a la entidad portuguesa Comboios de Portugal (CP) por importe de 324 miles de euros.

### C) CLIENTES, OTROS INGRESOS PENDIENTES DE FACTURAR

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

	Miles de euros	
	2014	2013
Cientes General pendientes de facturar		
Transporte de mercancías	1.664	4.390
Transporte de viajeros	7.184	5.177
Otros conceptos	27.185	16.686
	36.033	26.253
Entidades Públicas pendientes de facturar		
Transporte de viajeros	6.137	21.547
Otros conceptos	632	537
	6.769	22.084
Cientes Grupo y Asociadas pendientes de facturar		
Transporte de viajeros	537	-
Transporte de mercancías	934	283
Otros conceptos	2.454	3.818
	3.925	4.101
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar	11.412	15.364
	58.139	67.802

En "Clientes General pendientes de facturar" se recogen 20.471 miles de euros (en 2013 18.609 miles de euros) en concepto de derechos de cobro por viajes en Cercanías y Media Distancia 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.

RENFE-Operadora y Adif tienen establecido un Convenio 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"*.

En 2010 Adif y RENFE-Operadora llegaron a un acuerdo que se encuentra pendiente de formalizar, para suscribir el mencionado protocolo. En este acuerdo se fijan los criterios de cálculo para la facturación a Adif de los viajes que se realizan sin expedición de billete en Cercanías y Media Distancia. Asimismo, se recogen 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 han sido tenidos en cuenta en la elaboración de estas Cuentas Anuales minorando los derecho de cobro anteriores en 19.447 miles de euros (18.515 miles de euros en 2013).

En "Clientes General pendientes de facturar", por "Transporte de viajeros", "Transporte de mercancías" y "Otros conceptos", figuran las liquidaciones pendientes de cobro a empresas ferroviarias extranjeras, que ascienden a 25.460 miles de euros en 2013 (3.812 miles de euros en 2013).

En "Entidades Públicas pendientes de facturar" por "Transporte de viajeros" se recogen derechos de cobro pendientes de ser facturados por transporte de viajeros a consorcios de transporte, principalmente a ATM Barcelona por 8.467 miles de euros (8.543 miles de euros en el ejercicio 2013) y a TAM Madrid, con saldo acreedor por importe de 3.464 miles de euros debido a una obligación de pago provisionada para regularizar la liquidación de 2014 (con saldo deudor por importe de 12.467 miles de euros en 2013).

## D) CORRECCIONES VALORATIVAS

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Saldos inicial a 1 de Enero	(24.090)	(18.421)
Alta por integración	-	(4.498)
Dotaciones	(2.413)	(3.754)
Reversiones	790	2.465
Otras variaciones	61	2
Aplicaciones	-	116
<b>Saldos final a 31 de diciembre</b>	<b>(25.652)</b>	<b>(24.090)</b>

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 2014 corresponden principalmente a empresas en el ámbito de agencias de viaje por 422 miles de euros (3.191 miles de euros en 2013). Asimismo, en el ejercicio 2014 se han registrado 151 miles de euros (155 miles de euros en 2013) como pérdidas por créditos incobrables en operaciones de venta de billetes por tarjeta de crédito.

## 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 2014, pendientes de liquidación por importe de 787.857 miles de euros (884.561 miles de euros a 31 de diciembre de 2013) (véanse notas 1(e) y 22).

	Miles de euros	
	2014	2013
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Ejercicio 2012	-	75.460
Ejercicio 2013	75.414	489.042
Ejercicio 2014	502.853	-
	578.267	564.502
Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña		
Ejercicio 2011	-	120.879
Ejercicio 2012	-	97.197
Ejercicio 2013	104.857	101.983
Ejercicio 2014	106.674	-
	211.531	320.059
	<b>789.798</b>	<b>884.561</b>

Como consecuencia de las liquidaciones definitivas de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 efectuadas 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 1.448 miles de euros, 849 miles de euros y 1.472 miles de euros respectivamente.

Con fecha 13 de enero de 2015 se ha recibido el cobro por importe de 75.414 miles de euros correspondientes a la compensación de los servicios competencia de la AGE del ejercicio 2013. En la misma fecha se ha cobrado un importe de 104.857 miles de euros correspondiente a las prestaciones de servicio público titularidad de la Generalidad de Cataluña de 2013.

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 ley 22/2013, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 recogía una transferencia a RENFE-Operadora de 816.908 miles de euros por compensación de Obligaciones de Servicio Público, que fue objeto de segregación a la Sociedad.

## 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 el Grupo 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) 5 ), por lo que los déficits originados en su explotación son objeto de subvención por dichas Administraciones.

En el ejercicio 2013, debido a la antigüedad de los saldos, se procedió a la cancelación contable de los saldos pendientes de cobro a Comunidades Autónomas y Entidades locales por la prestación de servicios ferroviarios sin convenio en vigor en el momento de la prestación del servicio por un importe total de 41.784 miles de euros por facturas correspondientes a la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, Generalidad Valenciana y F.C.T. Logística I. de Cantabria, y por 6.913 miles de euros por servicios prestados no facturados pertenecientes a la Junta de Extremadura. Estos saldos se cancelaron a 31 de diciembre de 2013, aplicando a su efecto la provisión por deterioro que se había constituido en ejercicios anteriores.

Igualmente, se canceló la obligación de pago con ADIF por importe de 834 miles de euros, reconocida tras la segregación que dio origen a RENFE-Operadora por los derechos de cobro a la Generalidad Valenciana en base a servicios de mantenimiento de infraestructura y circulación prestados tras la finalización de la vigencia de los Convenios por la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y no atendidos por dicha Comunidad Autónoma.

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		Total
	Facturado	Pendiente de Facturar	
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
	<b>43.127</b>	<b>11.412</b>	<b>54.539</b>

A 31 de diciembre de 2013, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas incluidos los importes pendientes de facturar fueron los siguientes:

	Miles de euros		Total
	Facturado	Pendiente de Facturar	
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	24.500	10.211	34.711
Junta de Andalucía	28.338	784	29.122
Junta de Castilla y León	14.077	371	14.448
Diputación General de Aragón	3.674	2.031	5.705
Comunidad Autónoma Región de Murcia	3.950	-	3.950
Junta de Extremadura	-	1.967	1.967
	<b>74.539</b>	<b>15.364</b>	<b>89.903</b>

A 31 de diciembre de 2014, la deuda de la Generalidad de Cataluña corresponde a los servicios prestados en los ejercicios 2011, 2012, 2013 y 2014 en base a lo establecido en el Plan de Acción 2010-2012 para la mejora del servicio de cercanías en Barcelona. En 2013, el saldo correspondía a los servicios prestados en los ejercicios 2011, 2012 y 2013, habiéndose recibido cobros en 2014 por importe de 22.500 miles de euros.

Por lo que se refiere a la Junta de Andalucía, el saldo a 31 de diciembre de 2014 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 ha denunciado el convenio que se encontraba en vigor. En 2013 recogía el importe pendiente de cobro por los servicios prestados durante los ejercicios 2011, 2012 y 2013, habiéndose cobrado en 2014 la totalidad del saldo facturado a 31 de diciembre de 2013 con un importe total de 28.573, de los cuales 235 miles de euros se encontraban recogidos en el epígrafe "Clientes Entidades Públicas".

Por lo que se refiere a la Junta de Castilla y León, el saldo a 31 de diciembre de 2013, recoge 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. Tras la integración de la rama de actividad de viajeros de Ferrocarriles de Vía Estrecha (véase nota 30), se ha incorporado la deuda de la Junta de Castilla y León por el Convenio de colaboración firmado con FEVE en mayo de 2005. El saldo corresponde a servicios prestados entre los ejercicios 2007 y 2012, por importe de 3.093 miles de euros.

En la Comunidad Autónoma Región de Murcia para los ejercicios 2014 y 2013, 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. Recientemente se ha comunicado la inclusión de esta deuda en un próximo Fondo de Liquidez Autonómica para abril de 2015.

En relación con la deuda de la Diputación General de Aragón, el saldo a 31 de diciembre de 2014 corresponde por importe de 3.674 miles de euros 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, relativos a los periodos julio-diciembre de 2013 y enero-septiembre de 2014. En el ejercicio 2015 a la fecha de elaboración de estas cuentas anuales se han recibido cobros por importe de 4.018 miles de euros. A 31 de diciembre de 2013 el importe pendiente de cobro facturado se correspondía a los servicios prestados en 2009 y 2010.

Por lo que respecta a la Junta de Extremadura, el saldo a 31 de diciembre de 2013, recoge 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. Dicho importe ha sido cobrado en enero de 2015. Asimismo, recoge el importe de 2.033 miles de euros correspondiente al periodo julio 2013-abril 2014. Ambos se encuentran regulados por el convenio firmado con fecha 1 de mayo de 2014. En el ejercicio 2013 se cobró de ADIF un importe de 5.544 miles de euros correspondiente a servicios prestados a la Junta de Extremadura procedente de la segregación y recogido en la Orden Ministerial FOM/2909/2006. El saldo pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2013 por éste concepto ascendía a 905 miles de euros y se encontraba recogido en el epígrafe Inversiones Financieras a largo plazo.

**Correcciones valorativas**

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Junta de Castilla y León	(10.984)	(10.984)
Junta de Castilla y León (FEVE)	(3.093)	(3.093)
<b>Total</b>	<b>(14.077)</b>	<b>(14.077)</b>

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Saldo inicial a 1 de enero	(14.077)	-
Altas por Segregación de RENFE-Operadora	-	(58.846)
Altas por Segregación de FEVE	-	(3.093)
Dotación	-	-
Aplicaciones (nota 11 e) ii))	-	47.862
<b>Saldo final a 31 de diciembre</b>	<b>(14.077)</b>	<b>(14.077)</b>

**iii. Otros deudores**

En este epígrafe en el ejercicio 2013 se recogía el derecho de cobro frente a ADIF por la cantidad de 27.829 miles de euros correspondiente al 50% en concepto de intereses de demora del IVA 1998-2000 reconocidos mediante sentencia de la Audiencia Nacional de fecha 31 de octubre de 2013. Durante el ejercicio 2014 se ha cobrado un importe de 21.863 miles de euros.

Asimismo, recoge principalmente 15.588 miles de euros (17.825 miles de euros en 2013) 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 6.617 miles de euros (6.625 miles de euros en 2013).

## 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:

Tipo	Miles de euros			Tipo de interés	
	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 han realizado estas operaciones de cobertura se encuentran referenciados a Euribor 3M y 6M respectivamente, y los importes nominales y fechas de vencimiento coinciden con los de las permutas financieras.

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 dos 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.

En 2013 la Entidad 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 detallan a continuación:

Tipo	Miles de euros		Vencimiento	Tipo de interés	
	Nocional	Inicio		A pagar	A cobrar
IRS	190.000	10.10.2010	29.06.2018	2,33%	Euribor 6M
IRS	190.000	10.03.2011	29.06.2018	Euribor 6M - 0,108%	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 coincidían con los de las permutas financieras.

El valor razonable a 31 de diciembre de 2014 de los 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)
<b>Total</b>	<b>(8.247)</b>	<b>24</b>	<b>(3.485)</b>

El valor razonable al 31 de diciembre de 2013 de ambos IRS se presenta a continuación:

	Miles de euros		
	No Corriente	Corriente	
	Pasivos	Activos	Pasivos
Derivados en operaciones de cobertura (notas 9, 19 y 20)			
Valor razonable ex - cupón	(3.459)	-	(3.782)
Valor del cupón	-	235	(1.540)
<b>Total</b>	<b>(3.459)</b>	<b>235</b>	<b>(5.322)</b>

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	
	2014	2013
Tesorería		
Caja	47	123
Bancos c/c	28.234	17.112
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	217.000	240.945
Intereses	47	342
	<b>217.047</b>	<b>241.287</b>
<b>Total efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>245.328</b>	<b>258.522</b>

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 0,50% y 1,35% en el ejercicio 2014 (1,807% y 3,652% en el ejercicio 2013), cuyos vencimientos son de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

## 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 2014 y 2013, son como sigue:

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
<b>Entidad dominante</b>	<b>(406.568)</b>	<b>-</b>	<b>14.382</b>	<b>-</b>	<b>(6.583)</b>	<b>(398.769)</b>
<b>Sociedades consolidadas por Integración global:</b>						
Renfe Mercancías, S.A.	-	-	(74.836)	435	475	(73.926)
Logirail, S.A.	(205)	-	159	-	-	(46)
Logística 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.	-	(18.860)	59.510	-	-	40.650
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.	-	-	(6.867)	6.549	4.010	3.692
	<b>(1.518)</b>	<b>(18.860)</b>	<b>(22.388)</b>	<b>6.984</b>	<b>4.485</b>	<b>(31.297)</b>
<b>Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:</b>						
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	58.716	-	1.461	-	(153)	60.024
	<b>60.146</b>	<b>-</b>	<b>1.457</b>	<b>(6.984)</b>	<b>2.233</b>	<b>56.852</b>

Denominación	Miles de euros					
	2013					
	Saldo a 1 de enero 2013	Altas	Resultado 2012 reservas	Dividendos	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre
Entidad dominante	(284.793)	(16.122)	(56.590)	6.584	(55.647)	(406.568)

## Sociedades consolidadas por Integración global:

Logirail, S.A.	(384)	-	178	-	1	(205)
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	270	-	(21)	-	-	249
Logística y Transporte Ferroviario, S.A.	(913)	-	(241)	-	(408)	(1.562)
Contren Renfe Mercancías, S.A.	(21.611)	-	(11.299)	-	32.910	-
Irion Renfe Mercancías, S.A.	(21.780)	-	(341)	-	22.121	-
Multi Renfe Mercancías, S.A.	(5.711)	-	5.712	-	(1)	-
Renfe Viajeros, S.A.	-	-	-	-	-	-
	(50.129)	-	(6.012)	-	54.623	(1.518)

## Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:

Intercontainer Ibérica, S.A.	154	-	29	-	-	183
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.243	-	194	(2.847)	-	590
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.111	-	1.082	(975)	-	1.218
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	198	-	376	(376)	-	198
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.874	-	1.341	(1.235)	-	1.980
Elipsos Internacional, S.A.	137	-	85	-	-	222
Comercial del Ferrocarril, S.A.	2.655	-	(2.512)	-	-	143
Construrail, S.A.	44	-	162	-	(43)	163
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(1.696)	-	(874)	-	(373)	(2.943)
Conte-Rail, S.A.	(35)	-	(89)	-	-	(124)
Alfil Logistics, S.A.	(1.111)	-	249	(112)	-	(974)
SEMAT	(2.172)	-	(2.774)	-	-	(4.946)
Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Comibérica, S.A.	80	-	9	-	(89)	-
Transportes Ferroviarios Especiales	10.661	-	9	-	-	10.670
Railsider	(5.530)	-	492	(363)	-	(5.401)
Irvia mantenimiento Ferroviario	376	-	751	(676)	-	451
Tarvia	(725)	-	(22)	-	747	-
Cargómetro	-	-	(10)	-	10	-
Depot TMZ	(16)	-	68	-	(52)	-
Eurofima	57.267	-	1.449	-	-	58.716
	66.515	-	15	(6.584)	200	60.146

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Reservas Entidad dominante	(405.036)	(420.913)
Otras Reservas de la Entidad dominante	15.310	23.389
Saldo al 31 de diciembre	(389.726)	(397.524)

“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 2013	11.482
Movimiento del ejercicio	(1.418)
Saldo al 31 de diciembre de 2013	10.064
Ajustes por cambios de criterio y correcciones de errores	(13)
Saldo al 1 de enero de 2014	10.051
Movimiento del ejercicio	2.436
Saldo al 31 de diciembre de 2014	12.487

### D) OTROS AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR

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

	Miles de euros					
	2014			2013		
Denominación	Entidad dominante	Sociedades puestas en equivalencia	Total	Entidad dominante	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2013	(5.068)	1.327	(3.741)	(8.440)	1.327	(7.113)
Ajustes por cambios de criterio y correcciones de errores	-	(771)	(771)	-	-	-
Saldo al 1 de enero de 2014	(5.068)	556	(4.512)	(8.440)	1.327	(7.113)
Ingresos y Gastos reconocidos en Patrimonio Neto	(1.101)	307	(794)	3.372	-	3.372
Saldo al 31 de diciembre	(6.169)	863	(5.306)	(5.068)	1.327	(3.741)

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 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

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2013 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente:

	Miles de euros		
	31/12/2012	Resultado del ejercicio	31/12/2013
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	3.646	(2)	3.644
Puerto Seco Ventastur, S.A.	201	(91)	110
	<b>3.847</b>	<b>(93)</b>	<b>3.754</b>

## 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 2014 y 2013 en miles de euros son los siguientes:

	Miles de euros	
	2014	2013
Saldo al 1 de enero:		
Entidad dominante y grupo	8.927	5.705
Sociedades puestas en equivalencia	171	171
Altas por integración	-	1.849
Subvenciones concedidas en el ejercicio	411	2.551
Traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(742)	(589)
Efecto impositivo	713	(589)
<b>Saldo al 31 de diciembre</b>	<b>9.480</b>	<b>9.098</b>

Del saldo al 31 de diciembre de 2014, 9.148 miles de euros se correspondían a Sociedades consolidadas y 332 miles de euros a Sociedades por puesta en equivalencia (8.927 miles de euros y 171 miles de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2013).

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 incremento en el saldo de las mismas por un total de 615 miles de euros.

## 17. Provisiones y contingencias

### A) PROVISIONES

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2014 es el siguiente:

	Miles de euros						
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Traspasos	Saldo Final
<b>Provisiones a largo plazo</b>							
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
<b>TOTAL</b>	<b>72.507</b>	<b>8.842</b>	<b>(6.833)</b>	<b>(6.299)</b>	<b>286</b>	<b>(9.755)</b>	<b>58.748</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>							
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
<b>TOTAL</b>	<b>9.778</b>	<b>3.614</b>	<b>(7.027)</b>	<b>-</b>	<b>5.699</b>	<b>4.056</b>	<b>16.120</b>

El movimiento durante el ejercicio 2013 fue el siguiente:

Miles de euros								
	Saldo Inicial	Integración Ancho Métrico	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Traspasos	Saldo Final
<b>Provisiones a largo plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 26)	25.898	7.827	12.640	-	(2.202)	432	(4.009)	40.586
Premios de Permanencia (nota 26)	19.222	1.655	738	-	(1.043)	432	(1.507)	19.497
Integración por Fallecimiento	-	5.621	144	-	(19)	-	(66)	5.680
Reclamaciones Laborales	5.483	551	11.758	-	(1.140)	-	(1.243)	15.409
Fondo de Colaboración	1.193	-	-	-	-	-	(1.193)	-
Actuaciones Medioambientales	1.576	-	-	-	-	31	(283)	1.324
Por compromisos con terceros	14.915	-	9.148	(4.424)	-	-	-	19.639
Otras provisiones	4.595	9.317	3.455	-	(1.852)	(1.218)	(3.339)	10.958
<b>TOTAL</b>	<b>46.984</b>	<b>17.144</b>	<b>25.243</b>	<b>(4.424)</b>	<b>(4.054)</b>	<b>(755)</b>	<b>(7.631)</b>	<b>72.507</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal	2.966	773	6.725	(9.517)	-	-	3.492	4.439
Premios de Permanencia	1.762	17	-	(1.826)	-	-	1.508	1.461
Integración por Fallecimiento	-	231	-	(177)	-	-	73	127
Reclamaciones Laborales	659	525	-	(916)	-	-	719	987
Fondo de Colaboración	438	-	5.924	(5.692)	-	-	1.192	1.862
Fondos de Ayudas Sociales	107	-	801	(906)	-	-	-	2
Actuaciones Medioambientales	991	-	-	(95)	-	-	283	1.179
Otras provisiones	3.398	-	788	(1.224)	-	-	1.198	4.160
<b>TOTAL</b>	<b>7.355</b>	<b>773</b>	<b>7.513</b>	<b>(10.836)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.973</b>	<b>9.778</b>

La provisión para Premios de permanencia recoge el importe de la obligación de RENFE-Operadora, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 4 (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. En el ejercicio 2013, el importe fue traspasado a las provisiones de corto ya que la colaboración con dicho organismo ha finalizado a 31 de diciembre de 2013. Al cierre de las presentes Cuenta Anuales se está llevando a cabo la auditoría que dará lugar al cierre definitivo de la liquidación correspondiente entre la Entidad y la Seguridad Social.

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)).

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 11.009 miles de euros (17.841 miles de euros en 2013) y Valencia Parque Central A.V. 2003, S:A. por importe de 1.798 miles de euros.

Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., 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 renegó 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, en 2013 se incrementó la provisión 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.

En 2014 se han realizado aportaciones por importe de 6.833 miles de euros (4.424 miles de euros en el ejercicio 2013) 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.

Asimismo, se ha minorado en la columna de traspasos a largo de "Otras Provisiones" el importe correspondiente al alta por segregación de las obligaciones asumidas por la entidad pública empresarial FEVE en concepto de deudas por terceros por obligaciones judiciales no consideradas al efecto como una provisión de riesgos. El importe traspasado ha sido de 2.137 miles de euros (véase nota 17).

Al igual que en el apartado anterior, las remuneraciones pendientes de pago al personal que se encontraban dotadas en la provisión a corto por "Reclamaciones laborales" que han sido traspasadas a su apartado correspondiente del balance.

## B) CONTINGENCIAS Y GARANTÍAS

El Grupo tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 31.154 miles de euros para el ejercicio 2014 (19.933 miles de euros para el ejercicio 2013).

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 2014 ascendió a 27.311 (27.111 miles de euros en 2013). 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 176.200 miles de euros (187.353 miles de euros para el ejercicio 2013), de los que 156.370 miles de euros estaban dispuestos a 31 de diciembre de 2014 (157.385 miles de euros a 31 de diciembre de 2013).

De los importes anteriores, 171.280 miles de euros (174.668 miles de euros para el ejercicio 2013), de los que 154.310 miles de euros estaban dispuestos a 31 de diciembre de 2014 (154.338 miles de euros se encontraban dispuestos a 31 de mayo de 2012) 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 2014, en las que se incluyen los compromisos de aportaciones es el siguiente:

Sociedad	Límite de Riesgo	Importe Dispuesto	Miles de euros	
			Compromisos de aportaciones	
			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	-	-
	<b>171.280</b>	<b>154.310</b>	<b>121.277</b>	<b>24.450</b>

El detalle por sociedad, del riesgo asumido por RENFE-Operadora mediante las cartas de compromiso para el ejercicio 2013, en las que se incluyen los compromisos de aportaciones es el siguiente:

Sociedad	Límite de Riesgo	Importe Dispuesto	Miles de euros	
			Compromisos de aportaciones	
			Principal	Intereses
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	16.700	16.700		
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	38.750	38.750	37.500	10.114
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	27.500	24.393		
Gijón al Norte S.A.	4.500	4.131	4.500	726
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	25.000	24.111		
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte S.A.	12.238	12.238	8.751	1.387
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	50.000	34.015		
	<b>174.688</b>	<b>154.338</b>	<b>50.751</b>	<b>12.227</b>

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).

## 18. Periodificaciones

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

	Miles de euros			
	2014		2013	
	No Corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
Ingresos anticipados	-	31.827	-	32.169
Otros	1.445	116	3.167	-
<b>Total</b>	<b>1.445</b>	<b>31.943</b>	<b>3.167</b>	<b>32.169</b>

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).

El apartado de Ingresos anticipados recoge 31.269 miles de euros (26.113 miles de euros en 2013) de venta anticipada de billetes de viajeros y 551 miles de euros (5.345 miles de euros en 2013) de venta de bonos de viajes.

## 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			
	2014		2013	
	No Corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
Derivados de Cobertura (notas 13 y 20)				
Permutas de tipo de interés	8.247	3.485	3.459	5.322
Débitos y partidas a cobrar				
Deudas con entidades de crédito	4.439.968	394.240	4.393.672	509.729
Acreedores por arrendamiento financiero	-	-	-	68
Otros pasivos financieros	15.682	45.700	21.669	76.044
Deudas sociedades puestas en equivalencia	-	300	-	1.386
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores	-	527.072	-	451.312
Proveedores sociedades puestas en equivalencia	-	11.598	-	59.456
Otras cuentas a pagar	-	66.192	-	50.688
<b>Total</b>	<b>4.463.897</b>	<b>1.048.587</b>	<b>4.418.800</b>	<b>1.154.005</b>

El Grupo considera que tanto a 31 de diciembre de 2014 como a 31 diciembre 2013 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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado	(134.899)	(140.586)	-	-	(134.899)	(140.586)
Gastos de derivados de cobertura (1)	-	-	(3.692)	(4.247)	(3.692)	(4.247)
Gastos por pago aplazado a proveedores de inmovilizado (2)	(403)	(449)	-	-	(403)	(449)
	(135.302)	(141.035)	(3.692)	(4.247)	(138.994)	(145.282)

(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).

## 20. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	2014		2013	
	No Corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	4.442.049	356.672	4.395.843	470.131
Intereses de deudas con entidades de crédito	(2.081)	37.568	(2.171)	39.592
Acreeedores por arrendamiento financiero	-	-	-	68
	4.439.968	394.240	4.393.672	509.797
Derivados de cobertura (notas 13 y 19)				
Permutas de tipo de interés	8.247	3.485	3.459	5.322
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	3.358	1.138	3.148	1.277
Proveedores de inmovilizado	8.966	44.541	10.043	74.691
Fianzas y depósitos recibidos	3.358	21	8.478	76
	15.682	45.700	21.669	76.044
Vinculadas				
Deudores empresas del grupo y asociadas	-	300	-	1.386
<b>Total</b>	<b>4.463.897</b>	<b>443.725</b>	<b>4.418.800</b>	<b>592.549</b>

Deudas a largo plazo con entidades de crédito, a 31 de diciembre de 2014 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	
	2014	2013
Eurofima	1.964.850	2.135.302
BEI	1.297.576	1.374.496
Sindicados	106.875	568.580
Otros	1.072.748	317.465
	<b>4.442.049</b>	<b>4.395.843</b>

El importe de intereses de deudas con entidades de crédito no corriente corresponde a los gastos de formalización de deudas, de los cuáles 365 miles de euros corresponden a Eurofima.

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2014 y 2013 es la siguiente:

Miles de euros			
Año	2014	Año	2013
2016	395.360	2015	492.239
2017	416.380	2016	489.683
2018	514.340	2017	444.394
2019	890.490	2018	383.330
2020	636.740	2019	618.370
Posteriores	1.588.739	Posteriores	1.967.827
	<b>4.442.049</b>		<b>4.395.843</b>

El tipo medio del endeudamiento de RENFE-Operadora al 31 de diciembre de 2014 es del 2,39% anual (2,88% a 31 de diciembre de 2013), teniendo fijado el tipo de interés, ya sea en el propio contrato o con instrumentos de cobertura un 53% del importe total (un 58% a 31 de diciembre de 2013).

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

El importe de 8.966 miles de euros que figura en "Proveedores de inmovilizado" no corriente a 31 de diciembre de 2014 (10.043 miles de euros a 31 de diciembre de 2013), 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 1.453 miles de euros (1.585 miles de euros a 31 de diciembre de 2013).

Asimismo, en este apartado se incluye la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales procedentes de la integración de FEVE por importe de 2.072 miles de euros (1.563 miles de euros en 2013) y que para el ejercicio 2013 el exceso de provisión en cuenta de resultados supuso un efecto de 334 miles de euros, no habiendo supuesto exceso alguno en 2014 (véase nota 14).

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 se encontraban dispuestas las líneas de crédito contratadas por el Grupo por un importe de 416 miles de euros y 153 miles de euros, respectivamente, cuyo importe disponible ascendía a 31.600 y 71.700 miles de euros respectivamente.

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 no se encontraban dispuestas las pólizas de descuento de efectos contratadas por el Grupo cuyo límite ascendía a 500 miles de euros en ambos ejercicios.

## 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	
	2014	2013
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 29)	11.598	59.456
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	527.072	451.312
Acreedores varios	46.998	37.182
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	19.194	13.506
Pasivos por impuesto corriente (nota 23)	53	61
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 23)	43.040	29.168
<b>Total</b>	<b>647.955</b>	<b>590.685</b>

En el apartado de "Proveedores a corto plazo" dentro de No vinculadas, la deuda más destacada es con ADIF y ADIF Alta Velocidad por un total de 272.240 miles de euros (231.309 miles de euros en 2013) 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.

## 22. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores. Disposición adicional tercera "Deber de información de la Ley 15/2010 de 5 de julio"

En relación con la Ley 15/2010 de 5 de julio, por la que se modifica la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, los pagos a proveedores en 2014 y 2013, se desglosan de la siguiente manera:

	Pagos realizados y pendientes de pago en la fecha de cierre del balance (miles de euros)			
	2014		2013	
	Importe	%	Importe	%
Dentro del plazo máximo legal	1.315.918	66,35	857.980	51,6
Resto	667.474	33,65	672.127	43,9
<b>Total de pagos del ejercicio</b>	<b>1.983.392</b>	<b>100</b>	<b>1.530.107</b>	<b>100</b>
PMPE (días) de pagos	42,31		40,05	
Aplazamientos que a la fecha de cierre sobrepasan el plazo máximo legal	74.333		66.981	

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en los ejercicios 2014 y 2013 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley ha sido modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

## 23. Situación fiscal

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

	Miles de euros			
	2014		2013	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Activos</b>				
Activos por impuesto diferido	6.108	-	2.720	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	3.027	-	6.716
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 12)	-	92.350	-	82.505
	<b>6.108</b>	<b>95.377</b>	<b>2.720</b>	<b>89.221</b>
	Miles de euros			
	2014		2013	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Pasivos</b>				
Pasivos por impuesto diferido	10.742	-	8.641	-
Impuesto sobre sociedades	-	53	-	61
Por retenciones practicadas	-	24.612	-	17.250
Seguridad Social	-	18.428	-	11.745
Otros	65	-	65	172
	<b>10.807</b>	<b>43.093</b>	<b>8.706</b>	<b>29.228</b>

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 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.

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 es-

pecial 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.

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	-	-	-
<b>Base imponible (Resultado fiscal)</b>	<b>(72.087)</b>	<b>-</b>	<b>(72.087)</b>

	Miles de euros
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:	
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)
<b>Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas</b>	<b>(72.087)</b>
Bases imponibles negativas compensadas	-
<b>Base imponible del grupo</b>	<b>(72.087)</b>
Base imponible negativa grupo fiscal RENFE	(72.087)
Retenciones y pagos a cuenta	
Entidad dominante	(641)
Entidades dependientes	(1)
Cuota líquida (Importe a cobrar)	<b>(642)</b>
<b>Base imponible positiva grupo fiscal PECOVASA</b>	<b>219</b>
Cuota íntegra	66
Retenciones y pagos a cuenta	
Entidades dependientes (Grupo fiscal PECOVA)	(13)
Cuota líquida (importe a pagar)	<b>53</b>

En el ejercicio 2013 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros		Total
	Cuenta de pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos imputados al patrimonio	
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(6.693)	3.485	(3.208)
Impuesto sobre Sociedades	552	2.033	2.585
Diferencias permanentes de consolidación	2.684	1.261	3.945
Diferencias permanentes	(156.704)	-	(156.704)
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio	102.101	(7.042)	95.059
Con origen en ejercicios anteriores	(70.905)	263	(70.642)
Bases imponibles negativas a compensar	(58)	-	(58)
<b>Base imponible (Resultado fiscal)</b>	<b>(129.023)</b>	<b>-</b>	<b>(129.023)</b>

## Miles de euros

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:

RENFE-Operadora	1.140
RENFE VIAJEROS, S.A.	(68.091)
RENFE MERCANCÍAS, S.A.	(69.692)
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.	7.040
Logística y Transporte Ferroviario, S.A.	(157)
Logirail, S.A.	247
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	645
Puerto Seco Ventastur, S.A.	(97)
<b>Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas</b>	<b>(128.965)</b>
Bases imponibles negativas compensadas	(58)
<b>Base imponible del grupo fiscal</b>	<b>(129.023)</b>
Retenciones y pagos a cuenta	
Entidad dominante	(2.340)
Entidades dependientes	(10)
<b>Cuota líquida (Importe a cobrar)</b>	<b>(2.350)</b>

El Grupo en 2014 ha soportado retenciones y efectuado ingresos a cuenta por importe de 655 miles de euros, frente a 2.350 miles de euros en el ejercicio 2013, que representa el impuesto corriente a recuperar de la Hacienda Pública.

Los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2014 por importe de 6.108 miles de euros (2.720 miles de euros a 31 de diciembre de 2013) 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 2014 por importe de 10.742 miles de euros (8.641 miles de euros a 31 de diciembre de 2013) 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 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.

En cuanto a las diferencias permanentes del ejercicio 2013 caben destacar el ajuste negativo por importe de 130.222 miles de euros correspondiente al ingreso por la prestación de servicio de transporte ferroviario de viajeros de compe-

tencia de la Generalidad de Cataluña del ejercicio 2011, que se ha registrado contablemente en 2013, y que desde un punto de vista fiscal se ha considerado ingreso del ejercicio 2011 de acuerdo con el principio del devengo del mismo y el principio de correlación de ingresos y gastos, los cuales se mantienen vigentes en la normativa del impuesto sobre sociedades (véase nota 1 (e), 11 (e) y 22). Y el ajuste negativo por importe de 26.693 miles de euros correspondiente al ingreso registrado por la participación de la Entidad en el 50% de los intereses de demora reconocidos al Adif en virtud de la sentencia de fecha 31 de octubre de 2013 de la Audiencia Nacional en la reclamación promovida por esta entidad pública empresarial relativa al Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 1998 a 2000, cuyo devengo fiscal corresponde a ejercicios anteriores. Por tal motivo la Entidad realiza un ajuste negativo en el ejercicio actual y un ajuste positivo en ejercicios anteriores en los que se produce el devengo de dichos intereses de demora, con la correspondiente minoración de las bases imponibles negativas.

En el ejercicio 2013 dentro de las diferencias temporarias se incluye un ajuste positivo por importe de 9.148 miles de euros (11.919 miles de euros en el ejercicio 2012) por la dotación realizada a la provisión para riesgos por compromisos con terceros en relación con nuestra participación en las entidades Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. y la reversión por importe de 4.424 miles de euros de la provisión para riesgos por compromisos con terceros en relación con nuestra participación en las entidades Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. Adicionalmente en el ejercicio 2012 se incluyó un ajuste negativo neto de 25.547 miles de euros por el deterioro de las inversiones financieras permanentes en entidades participadas.

Dentro de las diferencias temporarias se incluye igualmente un ajuste positivo por importe de 82.763 miles de euros (82.692 miles de euros en 2013) correspondiente a la limitación de la deducibilidad del 70% del gasto por amortización introducido por la Ley 16/2012, para consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica, cuyo primera aplicación se produce en el presente ejercicio 2013. Este ajuste podrá revertir a partir del año 2015 de forma lineal durante un plazo de 10 años o durante la vida útil del elemento.

Otras diferencias temporarias a destacar en el ejercicio 2014 son las relativas a Fondos Internos por compromisos con el personal del Grupo determinando un ajuste positivo de 7.790 miles de euros (6.472 miles de euros en 2013) y negativo de 10.557 miles de euros (6.608 miles de euros en 2013).

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. El importe de los gastos financieros netos no deducidos, pueden deducirse en los periodos impositivos que concluyan en los 18 años inmediatos y sucesivos.

Como consecuencia de esta medida 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. En el ejercicio 2013 fueron aplicados 9.641 miles de euros.

En el ejercicio 2014 el grupo fiscal aplica por este concepto un ajuste positivo por importe de 70.896 miles de euros.

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 <sup>1</sup>	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
<b>TOTAL</b>	<b>21.292</b>	<b>834.900</b>	<b>622.160</b>	<b>375.691</b>	<b>3.644</b>	<b>301</b>	<b>1.227</b>	<b>1.859.215</b>

(\*) 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.

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2013, 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	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	-	82	-	67.423
2001	1.113	23.342	2.323	1.904	-	-	-	28.682
2002	64	1.857	237	168	150	-	-	2.476
2003 <sup>1</sup>	113	3.261	417	294	358	-	304	4.747
2004 <sup>1</sup>	101	2.928	374	264	231	-	229	4.127
2005 <sup>1</sup>	156	54.726	69.970	44.633	316	-	195	169.996
2006 <sup>1</sup>	-	48.256	67.838	47.351	376	-	206	164.027
2007 <sup>1</sup>	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	-	157	-	-	137.940
<b>TOTAL</b>	<b>21.292</b>	<b>786.031</b>	<b>576.352</b>	<b>375.691</b>	<b>3.801</b>	<b>383</b>	<b>1.227</b>	<b>1.764.835</b>

(\*) 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.

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:

Ejercicio de origen	Miles de euros	
	Pendientes	
	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 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
<b>TOTAL</b>	<b>4.484</b>	<b>1.916</b>	<b>1.181</b>	<b>6.365</b>	<b>13.946</b>	

Las deducciones por doble imposición de dividendos y plusvalías de fuente interna pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2013, 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
2006	431	346	375	-	1.152	2013
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	1203	1.345	2020
<b>TOTAL</b>	<b>4.779</b>	<b>2.262</b>	<b>1.426</b>	<b>4.400</b>	<b>12.867</b>	

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.

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 Dominante en su autoliquidación del IVA de diciembre de 2005 aplicó el porcentaje de prorrateo definitivo del 86% para determinar el importe deducible de las cuotas de IVA soportadas en el ejercicio, regularizando en dicha autoliquidación las deducciones provisionalmente aplicadas hasta dicho período.

En el cálculo del porcentaje de prorrateo definitivo aplicado en dicho ejercicio 2005 se consideró, dentro del denominador de la fracción de prorrateo prevista en el artículo 104 de la Ley 37/1992 del IVA, el importe de las transferencias del Estado y subvenciones percibidas por la Entidad Dominante atendiendo a lo dispuesto en la normativa del impuesto vigente que exigía se computasen en el denominador de la fracción de prorrateo aquellas subvenciones percibidas que, de acuerdo con el artículo 78 de dicha Ley, no integraban la base imponible del impuesto.

El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en su sentencia de 6 de octubre de 2005, estimó que la Ley del IVA española, en sus artículos 102 y 104, incumplía la normativa comunitaria al prever una prorrateo de deducción del IVA soportado por los sujetos pasivos que efectuaban únicamente operaciones gravadas y al instaurar una norma especial que limitaba el derecho a la deducción del IVA correspondiente a la compra de bienes o servicios financiados mediante subvenciones.

A fin de ajustarse a lo establecido en dicha sentencia, que por otra parte no contenía limitación temporal alguna de sus efectos, se modificó la Ley del IVA para excluir las subvenciones del cálculo de la prorrateo.

La Entidad Dominante estimó que, según al criterio manifestado por el Tribunal europeo, en el ejercicio 2005 debía aplicarse como porcentaje de prorrateo definitivo el 100% en lugar del 86% efectivamente aplicado.

En consecuencia, la Entidad Dominante instó la rectificación de la autoliquidación del IVA de diciembre de 2005, período aún no prescrito, al objeto de obtener el reconocimiento del derecho a la devolución de 38.819 miles de euros

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 la referida sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

Contra la resolución desestimatoria de la solicitud de rectificación de la autoliquidación de diciembre de 2005, dictada por el Jefe Adjunto de la Dependencia de Asistencia y Servicios Tributarios de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria, la Entidad Dominante interpuso la correspondiente reclamación económico-administrativa.

En los ejercicios de 2006 y siguientes se aplicó un porcentaje de prorrata definitivo del 100% para determinar las cuotas soportadas deducibles en cada uno de ellos. Conforme a lo establecido en el artículo 107 de la Ley 37/1992 del IVA procedería efectuar la regularización de deducciones por bienes de inversión adquiridos en el ejercicio 2005 toda vez que la diferencia entre el porcentaje de prorrata aplicado en los ejercicios posteriores y el aplicado en 2005 es superior a 10 puntos porcentuales.

Ante la demora en dictarse resolución expresa en la reclamación del ejercicio 2005, se optó por presentar solicitudes de rectificación de las autoliquidaciones del IVA de diciembre de los ejercicios de 2006 a 2010 para intentar obtener el reconocimiento del derecho a la devolución en concepto de regularización del IVA deducible de bienes de inversión del ejercicio 2005 todo ello a fin de tratar de evitar una posible pérdida de dicho derecho en el caso de que finalmente la resolución no fuera favorable a los intereses de la Entidad Dominante y no se reconociera la aplicación del porcentaje de prorrata del 100% en el ejercicio 2005 tal como se había solicitado.

Estas solicitudes, que vienen siendo rechazadas en primera instancia por la Administración Tributaria y recurridas en vía económico-administrativa, están por tanto condicionadas al sentido de la resolución que finalmente se adopte respecto de la solicitud de aplicación del porcentaje de prorrata del 100% en el ejercicio 2005. En caso de que finalmente prospere la reclamación relativa a la solicitud de rectificación de la autoliquidación de diciembre de 2005 y se reconozca el derecho a aplicar en dicho ejercicio el porcentaje de prorrata del 100%, dejarían de darse las circunstancias exigidas en la normativa para efectuar dicha regularización de bienes de inversión.

Con fecha 22 de enero de 2015 el Tribunal Económico-Administrativo Central ha dictado fallo en las reclamaciones presentadas relativas a los períodos de diciembre de 2005 a 2008 resolviendo que la solicitud de rectificación de la autoliquidación de diciembre de 2005 fue presentada por la Entidad Dominante dentro del plazo de prescripción para determinar la deuda tributaria en contra del criterio sostenido por la Administración tributaria para rechazar en primera instancia la referida solicitud.

En dicho fallo, el Tribunal, estimando en parte la reclamación formulada por la Entidad Dominante, acuerda devolver el expediente al órgano gestor al efecto de que se tramite el expediente y se determine la procedencia o no de la devolución.

En consecuencia, la Entidad Dominante no ha registrado los efectos contables derivados de la devolución, en tanto no se tenga la respuesta de la Administración determinando la procedencia de la misma.

Asimismo, dicho Tribunal establece que no puede pronunciarse sobre la rectificación de las autoliquidaciones de los períodos 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 período 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 2014 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2010 y posteriores. Adicionalmente, la presentación de las solicitudes de rectificación de las autoliquidaciones de IVA de diciembre de 2005 a 2010 indicadas en los apartados anteriores conlleva la interrupción del período de prescripción y el inicio de un nuevo plazo respecto de las correspondientes declaraciones.

Como consecuencia, entre otras, de las diferentes posibles interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como resultado de una inspección. En todo caso, la Dirección de la Entidad considera que dichos pasivos, caso de producirse, no serían de importe relevante y no afectarían significativamente a las cuentas anuales consolidadas.

## 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 2014 y 2013, es como sigue:

	Miles de euros	
	2014	2013
Ingresos de viajeros		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	1.231.149	1.160.360
	1.231.149	1.160.360
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	231.387	223.051
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	185.956	183.432
Resto de Cercanías y Media Distancia	292.183	287.632
	709.526	694.115
	1.940.675	1.854.475
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	278.975	264.254
	278.975	264.254
Ingresos por alquiler de material ferroviario	3.880	-
<b>Total importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>2.223.530</b>	<b>2.118.729</b>

## 25. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2014 y 2013, es como sigue:

	Miles de euros	
	2014	2013
Subvenciones de explotación	620.508	710.436
Convenios con Adif	19.386	25.938
Ingresos accesorios	77.132	63.519
	<b>717.026</b>	<b>799.893</b>

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2014	2013
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	207.702	249.737
Obligaciones de servicio público de Cercanías	334.246	391.488
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	62.696	52.414
Subvenciones de Comunidades Autónomas	15.609	16.403
Otras subvenciones oficiales	255	394
	<b>620.508</b>	<b>710.436</b>

El ingreso por compensación de obligaciones de servicio público registrado en 2014 por el Grupo, corresponde a los siguientes:

- 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", competencia de la AGE sujetos a obligaciones de servicio público en 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)).

El detalle de los ingresos por Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2014	2013
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	2.689	2.010
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	9.154	15.467
Otros servicios prestados a Adif	235	1.072
Ingresos convenio Mercancías - Circulación	644	1.263
Ingresos convenio Mercancías - Terminales	-	1
Ingresos convenio Utilización Servicios Información	355	355
Ingresos convenio Títulos de Transporte	185	835
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	4.672	4.840
Ingresos convenio Multioperador	1.452	95
	<b>19.386</b>	<b>25.938</b>

(\*) 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	
	2014	2013
Alquileres y cánones	21.872	14.242
Servicios a terceros	23.311	13.365
Indemnizaciones y similares	12.247	18.136
Comisiones	6.323	6.169
Otros	13.380	11.607
	<b>77.132</b>	<b>63.519</b>

## 26. Gastos de personal

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	697.358	682.640
Seguridad Social y fondos de colaboración	189.512	184.989
Otros gastos sociales	2.423	2.592
Total de sueldos, salarios y asimilados	889.293	870.221
Exceso de Provisiones (nota 17)	(3.882)	(2.202)
<b>Gastos de personal</b>	<b>885.411</b>	<b>868.019</b>

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.

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

	Miles de euros	
	2014	2013
Directivos	5	5
Estructura	1.667	1.719
Mandos Intermedios	1.721	1.775
Conducción	5.020	5.098
Comercial	2.763	2.857
Gestión	720	745
Talleres (Operativos)	2.699	2.786
	<b>14.595</b>	<b>14.985</b>

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2014 y 2013, desglosado por categorías, es como sigue:

	Miles de euros	
	2014	2013
Estructura	18	18
Mandos Intermedios	35	34
Conducción	129	132
Comercial	43	36
Gestión	45	43
Talleres	42	36
	<b>312</b>	<b>299</b>

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

	2014		2013	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	1	4	-	5
Estructura	361	1.308	363	1.353
Mandos Intermedios	217	1.473	226	1.557
Conducción	81	4.902	78	5.018
Comercial	383	2.337	387	2.452
Gestión	316	391	334	409
Talleres (Operativos)	128	2.527	127	2.628
	<b>1.487</b>	<b>12.942</b>	<b>1.515</b>	<b>13.422</b>

## 27. Otros gastos de explotación

Su detalle en la cuenta de pérdidas y ganancias al cierre del ejercicio es como sigue:

	Miles de euros	
	2014	2013
Alquileres y cánones (nota 32)	23.520	24.437
Reparaciones y conservación	448.296	404.109
Servicios de profesionales	26.538	29.467
Transportes	3.510	4.765
Primas de seguros	3.234	3.259
Servicios bancarios	8.114	8.025
Publicidad y propaganda	18.292	25.081
Energía eléctrica de tracción	253.016	236.678
Combustible de tracción	41.841	45.781
Energía usos distintos de tracción	24.947	23.259
Otros suministros	6.662	8.188
Cánones Adif	607.139	496.944
Otros servicios	333.712	320.422
<b>Total Servicios exteriores</b>	<b>1.798.821</b>	<b>1.630.415</b>
Variación de provisiones por operaciones comerciales	1.768	1.420
Tributos	3.185	2.930
<b>Total Otros gastos de explotación</b>	<b>1.803.774</b>	<b>1.634.765</b>

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 2014 ascienden en conjunto a 313.958 miles de euros (299.982 miles de euros en el ejercicio 2013). Adicionalmente, en estos mismos capítulos, se encuentran incluidos suministros con otros proveedores por importe de 5.400 miles de euros en 2014 (5.738 miles de euros en 2013).

Para el ejercicio 2014, en el capítulo de "Otros servicios", se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 132.969 miles de euros, principalmente por servicios a bordo que se prestan en los tráficos de viajeros y gastos de manipulación, acarreo y removidos asociados al tráfico de mercancías y que para el ejercicio 2013 ascendían a 123.421 miles de euros.

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 97.014 miles de euros en el ejercicio 2014 y a 101.083 miles de euros en el ejercicio 2013, y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2014	2013
Alquileres y cánones	6.094	6.050
Reparaciones y conservación	1.019	363
Prestación de servicios informáticos	-	-
Transportes	786	899
Suministros	2.771	4.600
Otros Servicios	86.968	89.171
	<b>97.638</b>	<b>101.083</b>

Dentro de Otros Servicios incluidos en convenios con Adif, los capítulos más significativos son servicios relacionados con el tráfico de mercancías por importe de 28.416 miles de euros (32.054 miles de euros en 2013), venta de billetes por Adif por importe de 39.767 miles de euros (41.256 miles de euros en 2013), y servicios de atención al cliente por 7.851 miles de euros (6.990 miles de euros en el ejercicio 2013).

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2014 y 2013 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 2014 (142 miles de euros en el ejercicio 2013).

## 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	
	2014	2013
a) Ingresos financieros:		
Rendimientos de inversiones financieras temporales	2.513	10.130
Ingresos por bonificaciones en el tipo (nota 18)	1.722	1.722
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	382	337
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	576	628
Dividendos otras empresas	454	-
Otros ingresos financieros	(159)	35.907
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 6)	-	26
Actualizaciones de valor	382	1.218
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>5.870</b>	<b>49.968</b>
b) Gastos financieros:		
Financiación a largo plazo	(61.908)	(144.726)
Financiación a corto plazo	(75.287)	(118)
Otros gastos financieros	(1.456)	(2.166)
Actualizaciones de valor	(343)	(657)
<b>Total gastos financieros:</b>	<b>(138.994)</b>	<b>(147.667)</b>
c) Variación de valor razonable en instrumentos financieros:	-	-
d) Diferencias de cambio:		
Negativas	(527)	(105)
Positivas	1242	38
<b>Total diferencias de cambio</b>	<b>715</b>	<b>(67)</b>
e) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros:		
Deterioro y pérdidas	(747)	(9.148)
Por enajenaciones	-	12.394
<b>Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>(747)</b>	<b>3.246</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>(133.156)</b>	<b>(94.520)</b>

## 29. Saldos y transacciones con sociedades puestas en equivalencia

Salos con empresas puestas en equivalencia

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2014	2013	2014	2013
a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia				
Créditos concedidos	2.777	2.777	53	954
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
Sociedades puestas en equivalencia	-	-	26.891	24.837
c) Deudas con entidades de crédito				
Préstamos recibidos	1.964.485	2.134.771	183.283	138.153
d) Deudas sociedades puestas en equivalencia				
Proveedores de Inmovilizado	-	-	300	1.386
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores empresas asociadas a C/P	-	-	11.598	59.456
<b>Total</b>	<b>1.967.262</b>	<b>2.137.548</b>	<b>222.125</b>	<b>224.786</b>

### A) CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

El detalle de los créditos concedidos es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2014	2013	2014	2013
Empresas Asociadas				
SEMAT	2.064	2.064	-	-
Fundación de los FF.CC.	-	-	-	-
Consortio Español AV Meca-Medina, S.A.	713	713	53	26
Albitren, Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	-	928
	<b>2.777</b>	<b>2.777</b>	<b>53</b>	<b>954</b>

## 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	
	2014	2013
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	4.334	3.660
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	1.677	711
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	45	132
Construrail, S.A.	3.817	2.243
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.535	2.698
Alfil Logistic S.A.	927	1.160
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	2.392	1.295
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	782	796
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	788	-
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	631	847
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT)	2.983	1.176
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	233	2.863
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.	275	409
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	7	9
Elipsos Internacional	540	1.072
Conte Rail, S.A.	1	2
Rail Sagunto, S.A.	410	675
Algetren Logística, S.A.	651	1.622
Algeposa Intermodal, S.A.	3.025	2.487
Cadefer, S.A.	836	980
Algeposa Ferrocarril S.L.	2	-
<b>Total saldos deudores con partes vinculadas</b>	<b>26.891</b>	<b>24.837</b>

## 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	
	2014	2013	2014	2013
Préstamos recibidos de Eurofima	1.964.850	2.135.302	170.452	120.203
Gastos de formalización	(365)	(531)	-	-
Intereses a pagar	-	-	12.831	17.950
<b>Total</b>	<b>1.964.485</b>	<b>2.134.771</b>	<b>183.283</b>	<b>138.153</b>

## D) DEUDAS SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

	Miles de euros	
	2014	2013
<b>Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas</b>		
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	300	-
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	314
Actren Mantenimiento Ferroviario S.A.	-	891
Construrail S.A.	-	73
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	-	108
	<b>300</b>	<b>1.386</b>

El desglose de los saldos acreedores (ver nota 21) es el siguiente:

## E) ACREEDORES COMERCIALES, EMPRESAS MULTIGRUPO Y ASOCIADAS

	Miles de euros	
	2014	2013
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	(484)	10.843
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	(690)	23.084
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.453	8.695
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	1.581	1.516
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	3.676	8.857
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.508	3.344
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.114	1.173
Conte Rail, S.A.	145	155
Elipsos Internacional	-	228
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	460	347
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	6	25
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT)	5	8
Construrail, S.A.	13	13
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	2.431	-
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.	-	1
Con Esp Alta Veloc Meca Medina S.A	-	480
Alfil Logistics, S.A.	329	502
Algeposa Intermodal S.A.	51	184
Algetren Logística S.A.	-	1
	<b>11.598</b>	<b>59.456</b>

## 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			
	2014		2013	
	Otras partes vinculadas	Total	Otras partes vinculadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	57.431	57.431	66.039	66.039
Intereses de Créditos	65	65	7	7
<b>Total ingresos</b>	<b>57.496</b>	<b>57.496</b>	<b>66.046</b>	<b>66.046</b>
Gastos				
Otros servicios recibidos	168.573	168.113	160.096	160.096
Gastos financieros	59.513	59.513	63.070	63.070
<b>Total Gastos</b>	<b>228.086</b>	<b>228.086</b>	<b>223.166</b>	<b>223.166</b>
Inversiones				
Adquisiciones Inmovilizado	2.366	2.366	4.319	4.319
Inversiones empresas asociadas	-	-	-	-
<b>Total Inversiones</b>	<b>2.366</b>	<b>2.366</b>	<b>4.319</b>	<b>4.319</b>
Otros				
Garantías recibidas	1.759	1.759	1.938	1.938
Garantías prestadas	(192)	(192)	(2.329)	(2.329)

## 30. Información relativa a Administradores y personal de Alta Dirección de la Entidad Dominante

En el ejercicio 2014 las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración en concepto de dietas han ascendido a 150 miles de euros (156 miles de euros en el ejercicio 2013), de los cuales 80 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (105 miles de euros en 2013). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 307 miles de euros en el ejercicio 2014 (258 miles de euros en el ejercicio 2013).

Al 31 de diciembre de 2014 existen saldos acreedores por importe de 4 miles de euros con miembros del Consejo de Administración (3 miles de euros a 31 de diciembre de 2014). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidente, ascienden a 243 euros en el ejercicio 2014 (165 euros en el ejercicio 2013).

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2014 por importe de 517 miles de euros (519 miles de euros en el ejercicio 2013). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 262 euros en el ejercicio 2014 (261 euros en el ejercicio 2013).

No existen ni al 31 de diciembre de 2014 ni al 31 de diciembre de 2013 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 2014 frente a 14 hombres y 4 mujeres en el ejercicio 2013.

## 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 2014 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 596 miles de euros frente a 927 miles de euros durante el ejercicio 2013, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2014	2013
Gestión y tratamiento de aguas residuales	35	31
Gestión y tratamiento de suelos	130	223
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	274	454
Gestión y tratamiento de residuos varios	134	131
Otros	23	88
<b>TOTAL</b>	<b>596</b>	<b>927</b>

Durante 2014 se han acometido trabajos de caracterización de suelos contaminados, por importe de 492 miles de euros (188 miles de euros durante el ejercicio 2013), manteniéndose 1.157 miles de euros a corto-plazo para actuaciones a realizar en 2015 (1.179 miles de euros a corto-plazo que se mantuvieron para actuaciones a realizar en 2014), según el Plan de Actuación (2008-2013) aprobado en el Comité de Dirección de 29 de enero de 2008 (véase nota 17).

Asimismo, al 31 de diciembre de 2013 ni al 31 de diciembre de 2013 no existen activos de importancia dedicados a la protección y mejora del medioambiente ni han sido recibidos subvenciones de naturaleza medioambiental.

## 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	
	2014	2013
Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	15.198	11.062
Alquileres de material rodante y otra maquinaria	4.524	1.071
Alquileres de campas	1.944	1.908
Alquileres de aparcamientos	206	201
	<b>21.872</b>	<b>14.242</b>

### (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	
	2014	2013
Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	6.094	6.050
Alquileres Software Informáticos (IBM)	7.699	6.737
Alquileres Líneas Telefónicas	450	450
Cánones por Derecho de Circulación	5.012	1.335
Alquileres de edificios y locales	1.126	1.010
Otros	3.139	8.855
	<b>23.520</b>	<b>24.437</b>

## 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	
	2014	2013
UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA)	50%	-
UTE SILO	50%	50%
UTE SERVICIOS FERROPORTUARIOS DEL MUSEL	50%	50%
UTE PUERTO DE GIJON RAIL	50%	50%
UTE APG RAIL	50%	50%

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.

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías, S.A. (Grupo Renfe Operadora)	50%
Transervi, S.A.U	50%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

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 transporte 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%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

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.

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%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

La Unión Temporal de Empresas "PUERTO DE GIJÓN RAIL" se constituyó el 23 de mayo de 2012.

Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente la ejecución de la adjudicación efectuada por la Autoridad Portuaria de Gijón el 9 de mayo de 2012 a la UTE LOGIRAIL-CONTINENTAL RAIL referente a la contratación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares del Puerto de Gijón que constan en el expediente nº C-5/2012.

Si bien la Autoridad Portuaria de Gijón el 15 de abril de 2013 comunica a esta UTE que procede resolver anticipadamente el contrato mencionado a partir del 14 de junio de 2013 y dado que va a proceder a la licitación de un nuevo concurso con unas bases distintas para la ejecución de los servicios ferroviarios en el ámbito de las instalaciones del Puerto de Gijón. Por lo tanto, una vez que finalice el ejercicio contable 2013 quedara sin actividad al carecer de objeto.

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%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

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%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

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 2014 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
Balance	2014	2013
Inmovilizado material	111	112
Cuentas a cobrar	702	210
Periodificaciones	237	-
Tesorería	828	367
Reservas y resultados	(190)	(100)
Proveedores	(911)	(310)

	Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	2014	2013
Ventas	1.770	1.331
Aprovisionamientos	(1.426)	(1.012)
Gastos de personal	(94)	(28)
Servicios exteriores	(241)	(175)
Amortizaciones	(16)	(15)
Gastos financieros	(1)	-

## 34. Información segmentada

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2014:

Conceptos	Miles de euros				TOTAL
	Segmentos				
	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., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO 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.

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2013:

	Miles de euros			
	Segmentos			
Conceptos	Viajeros	Mercancías	Fabricación y Mantenimiento	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	1.854.475	244.382	565.578	2.641.592
Clientes externos	1.852.858	241.427	66.571	2.140.968
Intersegmentos	1.617	2.955	499.007	500.624
Aprovisionamientos	(4.508)	(17.361)	(55.861)	(63.507)
Gastos de personal	(516.029)	(103.170)	(73.847)	(690.719)
Amortización del inmovilizado	(208.052)	(19.332)	(26.253)	(252.846)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(29.139)	907	630	(27.602)
Corrientes	(3.243)	1061	637	(1.545)
No corrientes	(25.896)	(154)	(7)	(26.057)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	167.141	(70.106)	(10.002)	86.537
Ingresos financieros	14.686	4116	5.952	24.751
Gastos financieros	(123.504)	(9.512)	(8.953)	(141.739)
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	58.910	(9.512)	(260.971)	(211.343)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	58.910	(9.512)	(260.971)	(211.343)
Activos del segmento	7.097.892	669.284	641.407	8.409.028
Pasivos del segmento	4.650.616	382.545	452.927	5.471.888
Flujos netos de efectivo de las actividades de				
Operación	(274.914)	(61.685)	(94)	(339.176)
Inversión	(89.651)	(2.824)	(2.399)	(94.383)
Financiación	(290.766)	(88.129)	(105.391)	(483.151)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	(655.331)	(152.638)	(107.884)	(916.710)

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 2013.

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.

## 35. Hechos posteriores al cierre

El 22 de enero de 2015 se han firmado:

- 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, y
- 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.

Ambos documentos afectan a determinados terrenos y aprovechamientos urbanísticos de los que la Sociedad es titular (véase nota 6).

## 36. Integración Ancho Métrico

El Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, determina en su artículo 2 que la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) queda extinguida el día 31 de diciembre de 2012, subrogándose las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales a las que se refiere el artículo 1 de dicho Real Decreto-ley en su caso, en los derechos y obligaciones de aquélla, asumiendo la titularidad de los bienes, cualquiera que sea su naturaleza y carácter, que se encuentren adscritos o pertenezcan a la entidad pública empresarial que se extingue.

La extinción de FEVE a efectos contables, se entenderá producida el 1 de enero de 2013, tal y como menciona el artículo 35 de 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.

De acuerdo con lo establecido en el citado Real Decreto-ley, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora (en adelante la Orden). En ésta se atribuyen a ADIF los bienes, derechos y obligaciones vinculados con la administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación de la red de fibra óptica y a RENFE-Operadora, con carácter patrimonial, los necesarios para la prestación de los servicios de transporte y el mantenimiento de su material rodante. Los restantes se distribuyen con el objetivo de garantizar el equilibrio financiero de ambas entidades.

La asignación de bienes, derechos y obligaciones se efectuó en base a las cuentas anuales de FEVE del ejercicio 2012, que incluían, de acuerdo con la Orden, la propuesta de segregación de su Balance a esa fecha, resultante de la aplicación de los criterios contenidos en la misma, y que fue aprobada por los Consejos de Administración de ADIF y RENFE-Operadora, junto con las cuentas anuales de FEVE, el 24 de junio de 2013.

En virtud de lo expuesto, los criterios generales aplicados en la segregación de los bienes, derechos y obligaciones de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora, son los siguientes:

### PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES

Los pasivos contingentes no registrados en las cuentas anuales de FEVE a la fecha de su extinción, que puedan surgir a partir de ésta y se deban a hechos acaecidos con anterioridad a la misma, serán asumidos al 50% por ADIF y RENFE-Operadora, salvo que procedan de bienes derechos u obligaciones que, de acuerdo con la Orden, deban entenderse atribuidos de forma exclusiva a una de ellas, en cuyo caso serán asumidos en su totalidad por la misma.

El mismo criterio se aplicará a los activos contingentes no registrados en las cuentas anuales de FEVE al 31 de diciembre de 2012, procedentes de litigios o reclamaciones ya iniciados a esa fecha o con posterioridad, siempre que se refieran a hechos acaecidos antes de su extinción.

## **IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES**

Las bases imponibles negativas, las deducciones y bonificaciones pendientes de aplicar, así como cualquier otro derecho surgido de las liquidaciones del impuesto sobre sociedades de FEVE, serán repartidas al 50% entre las dos entidades, salvo que se pueda identificar o vincular con alguno de los bienes, derechos u obligaciones que, según la Orden, deban entenderse atribuidos de forma exclusiva a una de ellas, en cuyo caso serán asumidos por la misma.

## **DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y DERECHOS DE USO**

La Orden establece un derecho de uso recíproco sin contraprestación económica sobre los siguientes espacios:

- Superficies y espacios de uso administrativo de cada una de las entidades sobre las que la otra ostentará el derecho, estando obligada la parte que asume el mismo a satisfacer al titular de la superficie o activo el coste de los servicios y suministros necesarios para su disfrute, así como los tributos que pudiera tener asociados.
- Superficies y espacios de uso operativo en estaciones de viajeros, estaciones de mercancías y talleres sobre las que la otra ostentará el derecho, entendiendo por tales espacios aquellos que no sean de uso administrativo y no se destinen a la venta de billetes, control de acceso y atención al cliente en estaciones de viajeros.

De acuerdo con la Orden, ADIF y RENFE-Operadora constituyeron un Grupo de Trabajo que se encargó de alcanzar un acuerdo sobre las superficies y activos de cada entidad sobre las que la otra ostenta los derechos de uso. Éstos generan un derecho de reposición o sustitución para la entidad que los ostente, estableciendo que en el momento en que se produzca la reposición o sustitución de espacios en las ubicaciones sobre las que ambas entidades lleguen a acuerdo, finalizará el derecho de uso sin contraprestación, pudiendo cualquiera de las dos entidades permanecer en el espacio ocupado, previo abono del alquiler o renta correspondiente.

La reposición se realizará mediante la entrega de los bienes inmuebles de FEVE no afectos a uso ferroviario que se acuerden, sin estar las partes obligadas a sumir los costes de rehabilitación o adaptación. Asimismo, les serán de aplicación las exenciones y demás disposiciones previstas en los apartados 8, 9 y 10 del art. 2 del Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio

Sobre el resto de espacios no administrativos u operativos, ubicados en estaciones de viajeros o de mercancías, correspondientes a las áreas de actividad de FEVE que se integren en RENFE-Operadora, ésta tendrá un derecho de uso sin contraprestación económica, en tanto que se suscriba un convenio con ADIF para la gestión de las estaciones de viajeros y mercancías.

Respecto al Puesto de Mando de Santander, cuya propiedad se atribuye a RENFE-Operadora al estar situado en una edificación del taller, se reconoce un derecho de uso sin contraprestación a favor de ADIF, sin que exista obligación de reposición por parte de la primera.

## **ACTIVOS DE FEVE EN ARRENDAMIENTO**

Los activos arrendados por FEVE propiedad de terceros, se asignan, en el caso de estar asociados a elementos operativos, en función de la asignación de éstos, y en el caso de corresponder a elementos corporativos, se distribuyen al 50% entre ADIF y RENFE-Operadora.

En el caso del Centro de Formación de León, alquilado al Ayuntamiento de León, se subroga en dicho contrato RENFE-Operadora.

## ELEMENTOS DEL ACTIVO

- Inmovilizado intangible: está constituido, principalmente, por aplicaciones informáticas que se asignan a RENFE-Operadora o a ADIF en función de si son utilizadas para la prestación de servicios de transporte, incluido el mantenimiento de los trenes, o para la administración y gestión de la infraestructura, incluida la red de fibra óptica, respectivamente.

De las concesiones administrativas otorgadas a FEVE a 31 de diciembre de 2012, a RENFE-Operadora se le asigna la de Guardo (ramal de Guardo a la Central Térmica de Velilla del Río Carrión), junto con la titularidad de los terrenos y activos necesarios para su explotación que sean titularidad de FEVE y no resulten necesarios para la operatividad de la línea férrea.

- Inmovilizado material, inversiones inmobiliarias y activos no corrientes mantenidos para la venta.

A RENFE-Operadora se le asignan como bienes de carácter patrimonial los elementos del inmovilizado material que resultan necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario y para el mantenimiento, fabricación y tratamiento técnico del material rodante, tales como el material rodante operativo (salvo el de uso exclusivo para el mantenimiento de infraestructuras realizado por ADIF) y no operativo, así como los terrenos, construcciones, instalaciones y cualquier clase de activos que se encuentren ubicados dentro del recinto de un taller, incluido el antiguo taller de Cistierna.

Con carácter general, a ADIF se le asignan todos aquellos elementos necesarios para la explotación de las infraestructuras ferroviarias y red de fibra óptica.

Las estaciones de viajeros y mercancías se asignan a ADIF, si bien a RENFE-Operadora se le asignan como bienes patrimoniales las instalaciones móviles en estaciones relacionadas con la prestación del servicio ferroviario (a modo de ejemplo, controles de accesos, máquinas autoventa, megafonía, mobiliario, marquesinas, instalaciones de lavado y repostaje, etc.) estableciéndose un derecho de uso sin contraprestación a favor de RENFE-Operadora para los espacios ocupados por éstas.

Las oficinas administrativas en estaciones y talleres se asignan a ADIF o RENFE-Operadora respectivamente, estableciéndose el derecho de uso recíproco anteriormente mencionado en proporción al número de personas asignado a cada entidad.

Los edificios de oficinas de uso administrativo situados en las calles General Rodrigo de Madrid, Carmen de Gijón, Ingeniero Marquina de Oviedo, Carlos Haya y Castilla de Santander, incluidos sus activos vinculados y plazas de aparcamiento, se reparten como bienes patrimoniales entre ambas entidades al 50% en función de los m<sup>2</sup> construidos.

Los centros de formación de El Berrón y El Ferrol se asignan a ADIF y los de Balmaseda y Cistierna a RENFE-Operadora, reconociéndose recíprocamente un derecho de uso sin contraprestación equivalente al 50% de la superficie y con derecho a reposición.

Los centros médicos y los activos de todo tipo asociados a los mismos se asignan a ADIF, estableciéndose para RENFE-Operadora un derecho de uso sin contraprestación con derecho a reposición por el 50% de la superficie equivalente.

Las viviendas de empleados y las residencias de verano, incluidos sus activos, se asignan a ADIF, que se encargará de su gestión y administración, a excepción de aquéllas que se encuentren ubicadas dentro del recinto de talleres, que se asignan a RENFE-Operadora.

Los locales sindicales se reparten entre ADIF y RENFE-Operadora en función de su ubicación, estableciéndose un derecho de uso recíproco sin contraprestación y con derecho a reposición del equivalente al 50% de la superficie que ocupen.

Los equipos para procesos de información y sus periféricos, se asignan a cada entidad en función de la actividad a la que estén destinados o, si están asignados al personal, en función de la adscripción de éste. Respectos a los equipos de los centros de proceso de datos, así como la parte de infraestructura y equipamiento informático asociado a los mismos, se asignan al 50%, estableciéndose para la otra parte un derecho de uso sin contraprestación.

Los vehículos y otros elementos de transporte, distintos del material rodante ferroviario, se asignan en función del área de FEVE para la que prestaban servicio, y caso de tratarse de vehículos corporativos, al 50% entre ambas entidades.

El inmovilizado en curso se asigna con los mismos criterios que el inmovilizado final.

- Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo: quedan adscritas a RENFE-Operadora las participaciones en las sociedades Fenit Rail S.A. y TRAMRAIL S.A., quedando ésta subrogada en los derechos y obligaciones que se derivan de la participación.
- Inversiones financieras a largo plazo: los créditos a terceros se asignan en función de la Unidad de Negocio de FEVE que originó la operación. Para los concedidos al personal, la asignación se realiza en función de la adscripción definitiva de cada trabajador.
- Activos no corrientes mantenidos para la venta: se adscriben a cada una de las entidades absorbentes atendiendo a los criterios establecidos para el inmovilizado material.
- Existencias: se asigna su saldo de acuerdo con la distribución de almacenes existente. Las correspondientes a materiales de uso común se reparten al 50% entre ambas sociedades.
- Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar.  
 Clientes por ventas y prestaciones de servicios: se asignan a RENFE-Operadora.  
 Deudores varios: se asignan según la Unidad de Negocio de FEVE que originó la operación.  
 Créditos a corto plazo concedidos al personal: se distribuyen en función de la adscripción definitiva de cada trabajador.  
 Otros créditos con Administraciones Públicas se reparten al 50% y las devoluciones por retenciones y pagos a cuenta, correspondientes a los arrendamientos de locales comerciales, se asignan a RENFE-Operadora.
- Las Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo, incluyen los créditos concedidos a empresas asociadas y se asignan en función de la adscripción de las participaciones de FEVE a cada entidad.
- Efectivo y otros activos líquidos: los fondos en metálico existentes en las cajas dependientes de los servicios corporativos de FEVE así como los saldos de las cuentas corrientes bancarias, se reparten al 50%. Los fondos en metálico existentes en las cajas de las estaciones y en las máquinas autoventa, se asignan en su totalidad a RENFE-Operadora.

## ELEMENTOS DEL PASIVO

- Provisiones a largo plazo: las provisiones para responsabilidades por procedimientos civiles, administrativos y penales, se asignan en función de que su origen esté asociado a la explotación de la infraestructura o del servicio ferroviario, salvo las que no puedan identificarse claramente, en cuyo caso se repartirán al 50%. Las correspondientes a pleitos laborales, se asignan en función de la adscripción del trabajador que originó cada reclamación.
- Deudas a largo plazo:
  - Los préstamos con el BEI, correspondientes a financiación específica del inmovilizado, se reparten en función de la asignación de los elementos financiados. Los préstamos que no correspondan a financiación específica, se repartirán en proporción al valor contable del activo no corriente asignado a cada entidad, minorado en el importe de la financiación específica, las subvenciones de capital y el pasivo por impuesto diferido.
  - Acreedores por arrendamiento financiero: las entidades se subrogan en función de la adscripción de los bienes asociados.
  - Otros pasivos financieros: las fianzas recibidas por alquiler de locales comerciales en estaciones se asignan a RENFE-Operadora. En el resto de los casos se asignan a ADIF.
- Pasivo por impuesto diferido: se reparte según la asignación de las subvenciones de capital.
- Provisiones a corto plazo: incluyen el importe por retribuciones pendientes al personal y se reparten en función de la adscripción de los trabajadores.

- Deudas a corto plazo:
  - Deudas con entidades de crédito: las que tengan origen en deudas suscritas a largo plazo, se asignan en función de los criterios establecidos para las mismas, mientras que las restantes se reparten de forma que quede igualado el capital circulante a asignar a cada entidad, excluido el importe de los activos no corrientes mantenidos para la venta y el de aquellas deudas que procedan de deudas a largo plazo.
  - Acreedores por arrendamiento financiero: las entidades se subrogan en función de la adscripción de los bienes asociados.
  - Otros pasivos financieros, incluye la distribución de los siguientes saldos:
    - Proveedores de inversiones: según la adscripción del correspondiente inmovilizado.
    - Fianzas recibidas: en función de la asignación del respectivo contrato.
    - Depósitos recibidos: se asignan a ADIF.
- Acreedores comerciales y otras deudas a pagar:
  - Proveedores de almacén: el saldo se reparte en función del destino de las mercancías incluidas en cada factura pendiente de pago, siguiendo el mismo criterio establecido para el reparto de las existencias.
  - Acreedores varios: se asignan en función de la Unidad de Negocio de FEVE que originó la operación que dio lugar al nacimiento de la obligación de pago.
  - Personal (nóminas a pagar): se reparten en función de la adscripción de los trabajadores.
  - Otras deudas con las Administraciones Públicas: los saldos pendientes de pago por IRPF y seguros sociales de los trabajadores, se distribuyen en función de la asignación de éstos.
- Anticipos de clientes: se asignan a en función de la Unidad de Negocio de FEVE que originó la operación que dio lugar al nacimiento del anticipo.
- Avaluos concedidos y recibidos: se asignan en función de la asignación de las obligaciones y derechos garantizados que dan origen a los mismos.

## ELEMENTOS DEL PATRIMONIO NETO

- Fondos propios de FEVE: se asignan de forma tal que, dado el reparto del resto de componentes del balance de FEVE a esa fecha, constituyan la partida de equilibrio de activo y pasivo de los balances segregados.
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos: se asignan en función de la adscripción de los elementos del inmovilizado que financiaron.

A partir del 1 de enero de 2013, RENFE-Operadora se subroga en los derechos que correspondieran a FEVE sobre la denominación y marca «Ferrocarriles de Vía Estrecha» y «FEVE».

En cuanto a las restantes marcas, patentes y demás derechos de propiedad industrial, ADIF y RENFE-Operadora se subrogan según guarden relación con la actividad de administración de la infraestructura o de prestación del servicio de transporte.

ADIF queda designado como representante legal de FEVE tras la extinción, subrogándose en la posición de ésta en sus relaciones con las Administraciones Públicas, Juzgados, Tribunales y terceros.

La propuesta de segregación del Balance de FEVE a 31 de diciembre de 2012 entre ADIF y RENFE-Operadora, que se incluye en la nota 23 de la Memoria de las cuentas anuales de FEVE del ejercicio 2012 se incluye en el ANEXO III.

En Madrid, a 25 de junio de 2015

D. Pablo Vázquez Vega  
Presidente

## ANEXO I

# 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
Elipos 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 Combibería, 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

## ANEXO I

# Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2013

(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.	360	-	2	-	-	-	362
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.903	-	702	-	(2.847)	-	2.758
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.643	-	1.524	-	(975)	-	5.192
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	819	-	432	-	(376)	-	875
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	7.134	-	124	-	(1.235)	-	6.023
Elipos Internacional, S.A.	251	-	156	-	-	-	407
Comercial del Ferrocarril, S.A.	2.695	-	(2.116)	-	-	-	579
Construrail, S.A.	972	-	75	-	-	(41)	1.006
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	370	-	(317)	-	-	(53)	-
ConteRail, S.A.	586	51	128	-	-	-	765
Alfil Logistics, S.A.	1.542	-	281	-	(112)	-	1.711
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A. (SEMAT)	1.917	-	(2.332)	-	-	415	-
Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combibería, S.A.	225	(225)	-	-	-	-	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	23.408	-	(78)	158	-	-	23.488
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	28.295	-	532	-	(363)	-	28.464
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.804	-	883	-	(676)	-	5.011
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.664	(3.664)	-	-	-	-	-
Eurofima (European Company for the Financing of Railroad)	66.277	.	1.461	-	-	(2.809)	64.929
Cargómetro Rail Transport, S.A.	5	(5)	-	-	-	-	-
Depot TMZ Services, S.L.	199	(199)	-	-	-	-	-
Consorcio Español de Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	4	-	-	-	-	12	16
Fenit Rail, S.A.	-	-	(51)	-	-	51	-
Tramrail, S.A.	-	36	-	-	-	-	36
	153.073	(4.006)	1.406	158	(6.584)	(2.425)	141.622

## ANEXO II

# 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
<b>Empresas del grupo:</b>						
RENFE VIAJEROS, S.A. <sup>0</sup>	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.385.866
RENFE MERCANCIAS, S.A.	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. <sup>0</sup>	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.065
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A. <sup>0</sup>	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	80.180
Logirail, S.A. <sup>0</sup>	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A. <sup>0</sup>	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Logística y Transporte Ferroviario, S.A. <sup>0</sup>	C/ Agustín de Foxá, 25. Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe Mercancías	-	100	1.760
Puerto Seco Ventastur, S.A. <sup>0</sup>	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	-	48	292
						3.039.677
<b>Empresas asociadas:</b>						
Alfil Logistics, S.A. <sup>0</sup>	Calle Rios Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A. <sup>0</sup>	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A. <sup>0</sup>	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) <sup>0</sup>	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA <sup>1</sup>	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	-	5,22	(34.853)
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. <sup>1</sup>	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. <sup>0</sup>	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Fenit Rail, S.A. <sup>0</sup>	Calle Carmen, 21 Oviedo	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	40,63	40,63	-
						(6.375)
<b>Empresas multigrupo:</b>						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. <sup>0</sup>	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontainer Iberica Compañía Logística Intermodal, S.A. <sup>0</sup>	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	360
Railsider Logística Ferroviaria S.A. <sup>0</sup>	Ctra, Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipuzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>0</sup>	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ªA Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>0</sup>	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>0</sup>	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A. <sup>1</sup>	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>2</sup>	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) <sup>0</sup>	Avda. General Perón, 29 Madrid	Explotación publicidad y equipamientos comerciales.	Renfe Viajeros	-	49	-
Elipos Internacional S.A. <sup>0</sup>	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
						49.257
<b>Total valor neto de la participación</b>						3.082.559

(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

## ANEXO II

# Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2013

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
<b>Empresas del grupo:</b>						
RENFE VIAJEROS, S.A. <sup>1</sup>	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.385.866
RENFE MERCANCIAS, S.A.	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. <sup>1</sup>	Avda. Pio XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	185.135
Logirail, S.A. <sup>1</sup>	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A. <sup>1</sup>	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Logística y Transporte Ferroviario, S.A. <sup>1</sup>	C/ Agustín de Foxá, 25. Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe Mercancías	-	100	2.051
Puerto Seco Ventastur, S.A. <sup>1</sup>	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	-	48	650
						<b>2.957.216</b>
<b>Empresas asociadas:</b>						
Alfil Logistics, S.A. <sup>1</sup>	Calle Rios Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A. <sup>1</sup>	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A. <sup>1</sup>	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) <sup>1</sup>	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA <sup>1</sup>	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	-	5,22	(32.999)
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. <sup>1</sup>	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. <sup>0</sup>	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Fenit Rail, S.A. <sup>0</sup>	Calle Carmen, 21 Oviedo	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	40,63	40,63	-
Tramrail, S.A. <sup>3</sup>	Alameda Recalde, 34 Bilbao	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	20	20	36
						<b>(4.485)</b>
<b>Empresas multigrupo:</b>						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. <sup>1</sup>	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	386
Intercontainer Iberica Compañía Logística Intermodal, S.A. <sup>1</sup>	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	360
Railsider Logística Ferroviaria S.A. <sup>1</sup>	Ctra, Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipúzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>1</sup>	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ªA Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>1</sup>	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.643
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>1</sup>	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A. <sup>1</sup>	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. <sup>2</sup>	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) <sup>1</sup>	Avda. General Perón, 29 Madrid	Explotación publicidad y equipamientos comerciales.	Renfe Viajeros	-	49	2.095
Elipos Internacional S.A. <sup>1</sup>	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
						<b>53.693</b>
<b>Total valor neto de la participación</b>						<b>3.006.424</b>

(0) Datos del ejercicio 2013 sin auditar. (1) Cuentas anuales del ejercicio 2013 auditadas. (2) Datos a 30 de septiembre de 2013 auditados. (3) Cuentas anuales del ejercicio 2012. En liquidación

## ANEXO III

## Propuesta de segregación del balance de FEVE a 31 de diciembre de 2012

ACTIVO (miles de euros)	FEVE	RENFE-O	ADIF
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>785.130</b>	<b>249.496</b>	<b>535.634</b>
I. Inmovilizado intangible	10.831	3.423	9.800
5. Aplicaciones informáticas	10.831	1.294	9.537
6. Otro inmovilizado intangible <sup>1</sup>		2.129	263
II. Inmovilizado Material	772.066	245.232	524.442
1. Terrenos y construcciones <sup>1</sup>	468.305	16.888	449.025
2. Instalaciones técnicas y maquinaria, utillaje, mobiliario y otro inmovilizado material	237.234	209.210	28.024
3. Inmovilizado en curso y Anticipos	66.527	19.134	47.393
III. Inversiones Inmobiliarias.	1.060	192	868
1. Terrenos	651	0	651
2. Construcciones	409	192	217
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas L.P.	234	37	197
1. Instrumentos de patrimonio	234	37	197
V. Inversiones financieras a largo	939	612	327
2. Créditos a terceros	457	242	215
5. Otros activos financieros	482	370	112
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>29.343</b>	<b>21.789</b>	<b>7.554</b>
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	3.678	3.193	485
II. Existencias	5.161	4.815	346
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	5.161	4.815	346
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	19.414	12.868	6.546
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	7.697	7.697	0
3. Deudores varios	4.616	1.572	3.044
4. Personal	424	261	163
6. Otros Créditos con Administraciones Públicas	6.677	3.338	3.339
IV. Inversiones empresas del grupo y asociadas	0	0	0
2. Créditos a Empresas	0	0	0
V. Inversiones financieras temporales	6	6	0
2. Créditos a Empresas			
5. Otros activos financieros	6	6	0
VII. Efectivo y otros activos líquidos	1.084	907	177
1. Tesorería	1.084	907	177
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>814.473</b>	<b>271.285</b>	<b>543.188</b>

(1) En el apartado 3 del punto Primero de la Orden FOM/2818/2012, de 28 de Diciembre correspondiente a 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 de registro y valoración que se desprenden de la respuesta emitida con fecha 21 de septiembre de 2006 por la Subdirección General de Planificación y Dirección de Contabilidad a la consulta elevada por la Oficina Nacional de Auditoría a los derechos de uso reconocidos en la Orden FOM/2818/2012 sobre los criterios de segregación de FEVE, supone que cada una de las entidades, ADIF y RENFE-Operadora, reconocerán en sus respectivos balances un activo intangible por el valor contable de los espacios asignados a la otra entidad sobre los que ostentan el derecho de uso que, al no tener fecha de extinción, será amortizable en función de la vida útil restante de los mismos. Del mismo modo se reconocerá el deterioro de los activos sobre los que la otra entidad ostenta un derecho de uso por su valor contable, que se determinará en proporción a los metros que éste representa sobre la superficie total de cada uno de los activos. Ambos efectos tendrán como contrapartida la cuenta de Patrimonio y están reflejados en los epígrafes correspondientes de este Balance de segregación.

El valor contable de los derechos de uso reconocidos a cada entidad se ha determinado a partir de la identificación de los activos correspondientes a las superficies y los espacios acordados por el grupo de trabajo creado al efecto, de acuerdo con las indicaciones de la Orden FOM/2818/2012. Dicho valor es el siguiente para cada una de las entidades:

Derecho de uso reconocido a ADIF: ..... 262.819,52 euros  
Derecho de uso reconocido a RENFE-Operadora:..... 2.128.667,77 euros

## ANEXO III

## Propuesta de segregación del balance de FEVE a 31 de diciembre de 2012

PATRIMONIO NETO Y PASIVO (miles de euros)	FEVE	RENFE-O	ADIF
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>140.886</b>	<b>57.983</b>	<b>82.903</b>
A1) Fondos Propios	109.543	56.134	53.409
I. Capital <sup>1</sup>	141.787	72.256	69.531
III. Reservas	(12.917)	(6.458)	(6.459)
2. Otras reservas	(12.917)	(6.458)	(6.459)
VI. Otras aportaciones de socios	179.625	89.812	89.813
VII. Resultado del ejercicio	(198.952)	(99.476)	(99.476)
A3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	31.343	1.849	29.494
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>518.304</b>	<b>136.208</b>	<b>382.096</b>
I. Provisiones a largo plazo	25.367	17.144	8.223
4. Otras provisiones	25.367	17.144	8.223
II. Deudas a largo plazo	473.819	118.271	355.548
2. Deudas con entidades de crédito <sup>2</sup>	473.545	118.082	355.463
3. Acreedores por arrendamientos financiero	68	68	0
5. Otros pasivos financieros	206	121	85
IV. Pasivos por impuesto diferido	13.433	793	12.640
V. Periodificaciones a largo plazo	5.685	0	5.685
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>155.283</b>	<b>77.094</b>	<b>78.189</b>
II. Provisiones a corto plazo	1.598	773	825
III. Deudas a corto plazo	135.525	63.538	71.987
2. Deudas con entidades de crédito <sup>2</sup>	95.458	37.209	58.249
3. Acreedores por arrendamientos financiero	68	68	0
5. Otros Pasivos Financieros	39.999	26.261	13.738
V. Acreedores comerciales y otras deudas a pagar	18.060	12.783	5.277
1. Proveedores	2.637	2.569	68
3. Acreedores varios	9.413	6.368	3.045
4. Personal	801	477	324
6. Otras deudas con Administraciones Públicas	4.333	2.493	1.840
7. Anticipos de clientes	876	876	0
VI. Periodificaciones a corto plazo	100	0	100
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>814.473</b>	<b>271.285</b>	<b>543.188</b>

(2) El reparto de las deudas con entidades de crédito existentes a 31 de Diciembre de 2012 se ha hecho en base a lo establecido en los apartados 6.II.1 y 6.VI.1 de la Orden FOM/2818/2012 de 28 de diciembre. La diferencia entre estas cifras definitivas y las que aparecen reflejadas en los anexos 4 y 5 de dicha Orden, generará el 1 de enero de 2013 una cuenta a cobrar/pagar entre ADIF y RENFE-Operadora, tal como se menciona en los referidos anexos.

**GRUPO RENFE-OPERADORA**

# **Informe de Gestión del ejercicio 2014**

Junio 2015

# Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE OPERADORA .....</b>	<b>6</b>
3.1. Resultados y principales magnitudes.....	6
3.2. Actividad de I+D+i.....	9
3.3. Política de gestión de riesgos.....	9
<b>4. RENFE VIAJEROS, S.A.....</b>	<b>11</b>
4.1. Introducción.....	11
4.2. Resultados y principales magnitudes.....	15
4.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión .....	21
4.2.2. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio público .....	27
4.2.3. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio comercial.....	41
4.2.4. Conciliación entre Cuentas Anuales y cuenta de Resultados de Gestión .....	47
4.3. Inversiones.....	48
4.4. Actividad de I+D+i.....	49
4.5. Política de gestión de riesgos.....	50
4.6. Periodo medio de pago a proveedores .....	51
4.7. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio .....	51
4.8. Composición Consejo de Administración.....	52
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) .....	53
<b>5. RENFE MERCANCÍAS, S.A. ....</b>	<b>55</b>
5.1. Introducción.....	55
5.2. Resultados y principales magnitudes.....	57
5.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión .....	59
5.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y cuenta de Resultados de Gestión .....	68
5.3. Inversiones.....	69
5.4. Empresas participadas de Renfe Mercancías, S.A. ....	70
5.4.1. Logirail, S.A. ....	70
5.4.2. Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.....	71
5.4.3. Logística y Transporte Ferroviario, S.A. ....	72
5.4.4. Puerto Seco Ventastur, S.A.....	72
5.5. Negocios conjuntos .....	73
5.6. Política de gestión de riesgos.....	74
5.7. Periodo medio de pago a proveedores .....	75
5.8. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio .....	75
5.9. Composición Consejo de Administración.....	76

**6. RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. .... 77**

6.1. Introducción.....	77
6.2. Resultados y principales magnitudes.....	80
6.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión .....	83
6.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión .....	86
6.3. Inversiones.....	87
6.4. Sociedades participadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento.....	88
6.4.1. NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	88
6.4.2. ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	89
6.4.3. BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	89
6.4.4. ERION Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	90
6.4.5. IRVIA Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	91
6.4.6. ALBITREN Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. ....	91
6.5. Información medioambiental.....	92
6.6. Política de gestión de riesgos.....	93
6.7. Periodo medio de pago a proveedores .....	94
6.8. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio .....	94
6.9. Composición consejo de administración .....	95

**7. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A. .... 96**

7.1. Introducción.....	96
7.2. Resultados y principales magnitudes.....	98
7.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión .....	100
7.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados Gestión.....	103
7.3. Inversiones.....	104
7.4. Política de gestión de riesgos.....	104
7.5. Periodo medio de pago a proveedores .....	105
7.6. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio .....	106
7.7. Composición consejo de administración .....	106

**8. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO ..... 107**

# 1. Introducción

Durante el ejercicio 2014, una vez establecido el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público derivada de 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, se ha consolidado la nueva organización de RENFE-Operadora, con un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

La organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenece íntegramente a RENFE-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica como entidad pública empresarial.

Tres de las cuatro nuevas sociedades, heredan las funciones y obligaciones que anteriormente desarrollaban las áreas de actividad de Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento, respectivamente.

En el caso de la nueva sociedad de Mercancías, el RDL 22/2012, contempló la incorporación a la misma de IRION, MULTI y CONTREN.

La fecha operativa de inicio de actividades de las tres nuevas sociedades, fue 1 de enero de 2014, si bien con efectos retroactivos desde el punto de vista contable al 1 de enero de 2013.

La cuarta sociedad, RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., cuya creación se ha producido el 29 de abril de 2014, se ocupa de la realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas con activos de material ferroviario.

Asimismo, la actividad de ancho métrico de la extinta FEVE, se integró, en función de la naturaleza de los servicios prestados por la misma (servicios de transporte de viajeros, de mercancías o mantenimiento del material rodante), en cada una de las nuevas sociedades.

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.

## 2. Perímetro de consolidación

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (EPE), tiene participación, en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

Sociedad o Entidad participada	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
Comercial del Ferrocarril S.A. (COMFERSA)	Multigrupo	ESA28889491
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	ESA82831025
Intercontainer Ibérica, S.A.	Multigrupo	ESA82082140
Railsider, S.A.	Multigrupo	ESA20986063
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	ESA28021715
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA84857903
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA85187722
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA84916287
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA85290799
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA62802152
Societe Europeenne Pour La Financement De Materiel Ferroviaire (EUROFIMA)	Asociada	CH036002000000
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Asociada	ESA13533328
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	ESA82528589
Construrail, S.A.	Asociada	ESA83640680
Conterail, S.A.	Multigrupo	ESA82666983
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Asociada	ESA06000871
Railsider Mediterráneo, S.A.	Multigrupo	ESA81808966
Railsider Atlántico, S.A.	Multigrupo	ESA20602611
Algeposa Ferrocarril, S.A.	Multigrupo	ESB20853974
Hendaye Manutention	Multigrupo	ESN0012172C
Algeposa Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo	ESB20893848
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)	Asociada	ESA86333853

## 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 2014.

La cuenta de resultados para los ejercicios 2014 y 2013 en miles de euros es la siguiente:

	2014	2013
Importe neto de la cifra de negocios	2.223.530	2.118.729
Trabajos realizados por la empresa para su activo	8.675	3.663
Aprovisionamientos	(65.043)	(69.765)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares	(62.987)	(63.508)
Trabajos realizados por otras empresas	(2.056)	(6.257)
Otros ingresos de explotación	717.026	799.893
Gastos de personal	(885.411)	(868.019)
Otros gastos de explotación	(1.803.774)	(1.634.765)
Amortización del inmovilizado	(277.715)	(276.141)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	712	589
Exceso de provisiones	2.420	2.186
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	1.291	(20.191)
Deterioro y pérdidas	(11.572)	(27.113)
Resultados por enajenaciones y otras	12.863	6.922
Otros resultados	(1.062)	11.934
<b>Resultado de explotación</b>	<b>(79.351)</b>	<b>68.113</b>
Ingresos financieros	5.870	49.968
Gastos financieros	(138.994)	(147.667)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-
Diferencias de cambio	715	(67)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(747)	3.246
Deterioro y pérdidas	(747)	(9.148)
Resultados por enajenaciones y otras	.	12.394
<b>Resultado financiero</b>	<b>(133.156)</b>	<b>(94.520)</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	6.436	1.406
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>(206.071)</b>	<b>(25.001)</b>
Impuesto sobre beneficios	344	(552)
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>(205.727)</b>	<b>(25.553)</b>
Resultado atribuido a socios externos	(25)	(93)
<b>Resultado atribuido a la Entidad dominante</b>	<b>(205.702)</b>	<b>(25.460)</b>

NOTA: A efectos de comparabilidad homogénea con el año 2014, se descuenta el beneficio razonable correspondiente a los ejercicios 2013 (9,5 MM) y 2011 (9,3 MM), en el caso de la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña.

La cuenta de resultados presenta unas pérdidas de 205,7 millones de euros para el 2014. A este resultado del ejercicio se llega tras la consolidación de las cuentas, donde la participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia asciende a 6,4 millones de euros, frente a los 1,4 del ejercicio anterior.

El resultado de explotación ha pasado de ofrecer unos beneficios de 68,11 millones de euros en 2013 a arrojar unas pérdidas de 79,35 millones en el cierre de 2014.

Pese al incremento de la cifra de negocio en un 4,7% no ha sido suficiente para paliar la caída de los otros ingresos de explotación en 82,87 millones así como el incremento de los otros gastos de explotación en 169 millones.

Pese a haberse reducido ligeramente los gastos financieros, el peor resultado financiero se debe principalmente a la caída de los ingresos financieros en un 88%.

## BALANCE DE SITUACIÓN

El balance consolidado a 31 de diciembre de 2014 alcanzó la cifra de 8.565,49 millones de euros, lo que supone un descenso del 2,93% respecto a las magnitudes registradas en el cierre del ejercicio anterior.

El balance de situación cerrado para los ejercicios 2014 y 2013 en miles de euros es el siguiente:

Activo	31.12.2014	31.12.2013
Inmovilizado intangible	64.991	70.517
Inmovilizado material	6.708.188	6.881.232
Inversiones inmobiliarias	124	183
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	149.710	144.399
Participaciones puestas en equivalencia	146.933	141.622
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	2.777	2.777
Inversiones financieras a largo plazo	4.690	2.909
Activos por impuesto diferido	6.108	2.720
Periodificaciones a largo plazo	1.226	1.647
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>6.935.037</b>	<b>7.103.607</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	1
Existencias	63.012	56.587
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.308.457	1.392.820
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo	322.499	259.512
Sociedades puestas en equivalencia	26.891	24.837
Activos por impuesto corriente	3.027	6.716
Otros deudores	956.040	1.101.755
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	53	3.054
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	53	954
Otros activos financieros	-	2.100
Inversiones financieras a corto plazo	2.624	2.921
Otros activos financieros	2.624	2.921
Periodificaciones a corto plazo	10.975	5.212
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	245.328	258.522
<b>Total activos corrientes</b>	<b>1.630.449</b>	<b>1.719.117</b>
<b>Total activo</b>	<b>8.565.486</b>	<b>8.822.724</b>

Pasivo	31.12.2014	31.12.2013
<b>Fondos propios</b>		
Aportación patrimonial	3.449.436	3.449.436
Reservas	(373.213)	(347.939)
Resultado atribuido a la sociedad dominante	(205.702)	(25.460)
<b>Total Fondos propios</b>	<b>2.870.521</b>	<b>3.076.037</b>
<b>Ajustes por cambios de valor</b>		
Diferencias de conversión	12.487	10.051
Otros ajustes por cambios de valor	(5.306)	(4.512)
<b>Total Ajustes por cambios de valor</b>	<b>7.181</b>	<b>5.539</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9.480	9.098
Socios externos	3.729	3.754
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>2.890.911</b>	<b>3.094.428</b>
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>58.748</b>	<b>72.507</b>
Deudas a largo plazo	4.463.897	4.418.800
Deudas con entidades de crédito	4.439.968	4.393.672
Otros pasivos financieros	23.929	25.128
Pasivos por impuesto diferido	10.742	8.641
Periodificaciones a largo plazo	1.445	3.167
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>4.534.832</b>	<b>4.503.115</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>16.120</b>	<b>9.778</b>
Deudas a corto plazo	443.425	591.163
Deudas con entidades de crédito	394.240	509.729
Acreedores por arrendamiento financiero	-	68
Otros pasivos financieros	49.185	81.366
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	300	1.386
Deudas con sociedades puestas en equivalencia	300	1.386
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	647.955	590.685
Proveedores a corto plazo	527.072	451.312
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia	11.598	59.456
Pasivos por impuesto corriente	53	61
Otros acreedores	109.232	79.856
Periodificaciones a corto plazo	31.943	32.169
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>1.139.743</b>	<b>1.225.181</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>8.565.486</b>	<b>8.822.724</b>

Las diferencias más relevantes entre ambos cierres para el Activo se centran en:

- **Disminución de los Activos no Corrientes en 168,57 millones de euros (2,37%).** Fundamentalmente debido a la disminución de la partida de Inmovilizado Material en un 2,51%.
- **Descenso de los Activos Corrientes en 88,67 millones de euros (5,16%).** El descenso es resultado de dos efectos principales. En primer lugar, se aprecia un descenso de las cuentas a cobrar por 84 millones de euros (6,06%). En segundo lugar, el saldo neto de Tesorería desciende en un 5,10% situándose en 245,33 millones de euros.

Respecto al Patrimonio Neto y Pasivo, las variaciones más significativas responden a:

- **Disminución del Patrimonio Neto en 203,51 millones de euros.** Debido principalmente al resultado negativo del ejercicio 2014 atribuido a la sociedad dominante de 205,7 millones de euros, que ha minorado los fondos propios.
- **El Pasivo no corriente se mantiene estable** con una variación del 0,73% respecto del ejercicio 2013.
- **Caída de Pasivos Corrientes por 86,70 millones de euros (7,08%).** Destaca la disminución de la deuda a corto plazo en 147,73 millones de euros, lo que supone un 24,99% respecto del ejercicio anterior.

## 3.2. Actividad de I+D+i

RENFE-Operadora es grupo empresarial innovador que ha de competir, en un entorno liberalizado, en mercados nacionales e internacionales, facilitando una movilidad sostenible y garantizando la cohesión social y territorial. En este contexto, el grupo refuerza su apuesta por la innovación con el propósito de contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos: la rentabilidad económica y la calidad percibida.

En el ámbito de la rentabilidad, se pretende incrementar los ingresos al tiempo que se trabaja en la mejora de la eficiencia de la empresa, optimizando recursos, generando sinergias y aumentando productividades.

Por lo que respecta al cliente, se contempla 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.

A continuación se indican las principales actuaciones llevadas a cabo en 2014:

- Nueva aplicación en el móvil RENFE TICKET para la gestión de compras y cambios de billetes en servicios de alta velocidad, larga distancia y media distancia.
- RENFE-Operadora participará en la iniciativa SHIFT<sup>2</sup>RAIL para el impulso del I+D en nuevas tecnologías del sector ferroviario.
- Implantación de sistema ERTMS/ETCS, nivel 2, entre Alicante y Albacete.
- Coches en silencio en trenes AVE.
- Oferta del servicio de viaje puerta a puerta de las maletas de nuestros clientes.
- Introducción de PAYPAL como una nueva opción, más cómoda y segura, para pagar los billetes de tren.

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

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

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

## **(B) RIESGO DE LIQUIDEZ**

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que 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.

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 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 2014 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.

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 2014 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 58% a 31 de diciembre de 2013.

A continuación se adjunta información de los resultados y los principales parámetros de gestión de las sociedades RENFE Viajeros S.A., RENFE Mercancías S.A., RENFE Fabricación y Mantenimiento S.A. y de RENFE Alquiler de Material Ferroviario S.A.

## 4. Renfe Viajeros, S.A.

### 4.1. Introducción

El ejercicio 2014 debe considerarse el primero de funcionamiento real de las sociedades creadas en virtud de la aplicación del artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

La aplicación del RDL supuso la segregación de la antigua entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en cuatro sociedades mercantiles estatales, cuyo capital, al 100%, pertenece a 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.*

Con fecha 10-10-2014 se produjo el nombramiento de D. Pablo Vázquez Vega como Consejero y Presidente del Consejo de Administración de esta Sociedad, en sustitución de D. Julio Gómez-Pomar Rodríguez, por incorporación de este último al Ministerio de Fomento en calidad de Secretario de Estado. Asimismo, se produjo el nombramiento de D<sup>a</sup> Berta Barrero Vázquez como consejera de la Sociedad. En el punto 8 de este Informe de Gestión se relacionan los integrantes del Consejo de Administración de esta Sociedad a 31 de Diciembre de 2014.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2014 es el que se detalla a continuación:



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.

Enmarcado dentro de este cambio global, la reorganización 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.

Así, se crean las Direcciones de Cercanías de Madrid y Rodalíes de Cataluña, para gestionar los servicios públicos en los grandes núcleos de Madrid y Cataluña.

La Dirección de Servicio Público tiene como objetivo reforzar la capacidad de gestión de los servicios de Cercanías, Media Distancia y AVANT en el resto del territorio nacional, incluyendo los adscritos a la Red de Ancho Métrico, que a lo largo de esta etapa deberán integrarse en los niveles de servicio, calidad e imagen del resto de servicios públicos de Renfe Viajeros.

Por otro lado, la Dirección de Servicios Comerciales busca reforzar la posición de liderazgo de Renfe Viajeros en los servicios comerciales y turísticos, avanzando en su rentabilidad, dotándole de la estructura necesaria para competir en un mercado liberalizado.

En lo referente a la parte corporativa de la Sociedad de Viajeros, se reorganiza la Dirección Comercial, buscando de un lado una mayor racionalidad en la asignación de funciones, responsabilidades y alineamiento de objetivos comerciales, y de otro la especialización de las capacidades y mejor aprovechamiento de los recursos, persiguiendo un especial desarrollo del departamento de calidad y atención al Cliente.

Como Gerencia de Área de nueva creación, la de Estaciones, debe cumplir con el objetivo estratégico de 2015 en materia de mejora de la calidad y servicios en las estaciones, con especial atención al Plan de Estaciones liderado desde el Ministerio de Fomento. Esta área es además la responsable de homogeneizar, definir y supervisar la gestión de servicios prestados en estaciones.

El resto de departamentos staff 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.

No obstante, hay que tener en cuenta que, 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, no tiene traslación a los estados financieros hasta el 1 de enero de 2015, con el objetivo de simplificar su elaboración y facilitar comparaciones con otros ejercicios.

La estructura organizativa es por tanto, el fiel reflejo de la actividad de Renfe Viajeros, que 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.

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.

## 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.

## SERVICIOS COMPETENCIA DE OTRAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Durante 2014 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.

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 con vigencia para siete años, como las líneas para las que se otorgará (básicamente las líneas Madrid-Levante).

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 2014 con participación en dos sociedades: Comfersa y Elipsos.

### Comfersa

Comfersa es una sociedad mercantil (100% capital público), participada por Adif (51%) y Renfe Viajeros (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, operación que se está realizando en estos momentos.

### 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 – Operadora.

Asimismo, desde diciembre de 2010 gestiona la comercialización de los trenes de alta velocidad bajo la denominación comercial "Renfe-SCNF en Cooperación".

El 15 de diciembre de 2013 se lanzó la nueva oferta internacional de alta velocidad, por lo que el 2014 ha estado marcado por su puesta en servicio, que ha sido llevada con éxito a pesar de la dificultad de circular por 3 infraestructuras diferentes (Adif, RFF y TP Ferro) y con la consiguiente necesidad de homologación del parque de Renfe y la SCNF a dichas infraestructuras.

A nivel global el comportamiento de los productos comercializados por Elipsos ha sido positivo, superando, el número de viajes realizados en un 2% lo presupuestado, si bien el comportamiento de la demanda no ha sido homogéneo. Así, la buena evolución del tráfico doméstico, ha permitido compensar la desviación negativa del tráfico internacional.

En cuanto a los índices de calidad, la valoración global del producto ha sido de 4,2 sobre 5 y con un índice del 90% de los clientes satisfechos.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Viajeros en su nueva configuración en el ejercicio 2014, 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.

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.

## 4.2. Resultados y principales magnitudes

### HITOS DESTACABLES

A continuación se analizarán los aspectos más reseñables sucedidos en el 2014, desglosados en función de su naturaleza.

#### 1. Oferta prestada

Desde el punto de vista de la **oferta en los servicios públicos**, los hechos más significativos han sido:

- En el ámbito de **Rodalíes**:

- **Tarragona:** Se crean las nuevas cercanías del Camp de Tarragona en marzo de 2014, con el refuerzo de los servicios Terres del' Ebre entre Reus y Tarragona de la nueva línea RT1 y la creación del nuevo servicio L'Arboc-Cambrils, sin transbordo en Sant Vicent Calders en la línea RT2 y de los nuevos trenes semidirectos Tortosa-Tarragona-Barcelona. En junio, se prolongan algunos servicios Cercanías de la RT2 a L'Hospitalet de L'Infant con parada en Mont-Roig del Camp. En este mismo ejercicio, se ha producido la integración tarifaria en la ATM del Camp de Tarragona.
- **Girona:** Puesta en servicio de las Cercanías de línea RG1 con prolongación de algunos servicios de la línea R1 con final en Maçanet de la Selva, desde / hasta Figueres. En junio, trenes de la RG1 amplían su recorrido hasta Port Bou.

- En **Andalucía**, gracias a las mejoras en la infraestructura, con la incorporación paulatina de la doble vía, se han producido los siguientes ajustes horarios:
  - **Núcleo de Cercanías de Cádiz**, leves mejoras en tiempos de viaje de todos los trenes del núcleo.
  - **Núcleo de Cercanías de Sevilla**, modificación de horarios en servicios de la línea C3 Sevilla-Cazalla/Constantina.
  - **Media Distancia Convencional Sevilla-Cádiz**, reducción del tiempo de viaje de 5 min/tren.
- En **Extremadura**, se han ampliado y ajustado los servicios de Media Distancia, creándose la relación Mérida-Llerena mediante la prolongación del servicio Mérida-Zafra.

En los **Servicios Comerciales**, las actuaciones más significativas en la oferta han sido:

- La puesta en servicio de la estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches en la línea AV Madrid-Andalucía.
- La creación en el mes de mayo del dispositivo especial de trenes, con motivo de la Final de la Champions League en Lisboa.
- En el mes de junio, con la entrada en servicio del ERTMS/ETCS nivel 2 en el tramo Albacete-Alicante, se produce un aumento de la velocidad comercial a 300 km/h que se traduce en una mejora de los tiempos de viaje de los servicios de la AV Madrid-Alicante.
- Las obras de la línea de Alta Velocidad Palencia-Valladolid, ha obligado a ajustar horarios con incrementos de tiempos de viaje, además de generar retrasos en el servicio.
- En julio se inaugura el nuevo servicio Vigo-Oporto con nuevas paradas comerciales en Viana do Castelo, Nine y Valença.
- Ese mismo mes se pone en servicio el nuevo tren Picasso Bilbao/Irún-San Sebastián-Málaga.

## 2. Actuaciones Comerciales

Las principales actuaciones comerciales del ejercicio han sido:

### ■ La implantación del Billete Identificativo

El billete identificativo, que se aplica en los productos AVE, Larga-Distancia y Avant, posibilita el avance en iniciativas encaminadas a establecer una relación directa y personalizada con nuestros clientes mediante la identificación de un alto porcentaje de los pasajeros a bordo del tren.

### ■ Nuevo Servicio de Equipajes Puerta a Puerta

Es un nuevo servicio complementario que pretende ofrecer una solución integral a la necesidad de movilidad de los clientes, ofertando un precio competitivo para el transporte de su equipaje, desde el origen hasta el destino final de su viaje, que puede ser o no coincidente con el origen-destino del tren.

Este servicio puede ser utilizado por los viajeros que posean un billete en vigor en los servicios de AVE-Larga Distancia mediante el pago del importe correspondiente.

### ■ Implantación de un medio de pago PayPal

Es una nueva aplicación para la compra de billetes a través de dispositivos móviles IOS y Android.

### ■ Comercialización del producto Coche en Silencio

Este nuevo producto, está orientado a satisfacer las necesidades de ciertos viajeros que demanda un viaje relajado y descansado y a otros que utilizando el viaje para trabajar necesitan un ambiente sin conversaciones ni ruidos para concentrarse. Se presta en los coches extremos de la clase turista de los trenes AVE.

## 3. Plan de Estaciones

En verano de 2014 se aprobó por el Comité de Dirección de Renfe el Plan de Inversiones en estaciones de Cercanías, con un importe de 159,6 millones de euros para el periodo 2014-2015 y desarrollar hasta finales de 2017.

El Plan contempla aproximadamente 130 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.

## RESULTADOS

### **Demanda e Ingresos obtenidos**

En cuanto a la demanda captada, el número de viajeros globales, 465 millones, ha descendido ligeramente frente a la situación del 2013 (-0,2%). En este sentido, cabe distinguir la diferente evolución que presentan los servicios comerciales y los servicios de Obligación de Servicio Público respecto al año anterior.

En relación con los servicios comerciales, el número de usuarios de AVE y demás servicios de larga distancia de Renfe la cifra de cierre de 2014 alcanza los 29,7 millones de pasajeros, frente a los 25,6 millones del año anterior, lo que supone un aumento de la demanda de estos servicios del 15,9%, consiguiéndose un incremento de ingresos del 6,1%.

En el caso de los servicios públicos continúa la tendencia observada en el ejercicio anterior, registrándose una pérdida global de viajeros de un 1,2% respecto a 2013 que, con una subida media de tarifas del 1,9% en el caso de los servicios financiados por la Administración General del Estado y de un 3,49% para los servicios de Cercanías y Media Distancia competencia de la Generalitat de Cataluña, alcanzan un incremento de ingresos medio de un 2,3% respecto a los del pasado año.

El total de ingresos del año 2014 asciende a 2.627,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,9% respecto al ejercicio 2013. De ellos, 1.940,7 millones corresponden a la venta de títulos de transportes, obteniéndose un importe un 4,7% superior al del pasado año.

En comparación con el año 2013, los ingresos varios presentan un incremento de 12,1 millones de euros, un 27,3%, debido principalmente a los siguientes conceptos:

- Ingresos derivados del canon fijo y de la participación de Renfe Viajeros en la recaudación de cafeterías y bares móviles, así como del canon derivado de la instalación de máquinas vending en trenes de media distancia, incremento de 4 millones de euros.
- Se han registrado 1,4 millones más en 2014 en concepto de ingresos por desperfectos, derivados de expedientes judiciales.
- Han pasado a registrarse como ingresos, los descuentos por limpieza que anteriormente se imputaba como menores gastos de mantenimiento con Fabricación y Mantenimiento, por valor de 1 millón de euros.
- En beneficio por venta de inmovilizado, se ha figurado el correspondiente a la venta de los 4 primeros trenes s/592.2 a Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

En cuanto al capítulo de la Compensación de las Administraciones Públicas, se ha registrado un total de 609,5 millones de euros; de ellos, 502,9 millones son el déficit de los servicios correspondientes al ejercicio, según se deriva de lo estipulado en el contrato suscrito entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora el día 16 de diciembre de 2013; mientras que los 106,7 millones restantes son el déficit anual generado por la prestación de los servicios en 2014, 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.

A efectos de comparabilidad homogénea con el año 2014, se ha descontado en el ejercicio 2013 el beneficio razonable registrado (9,5 millones), en la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña.

## 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 2.423,5 millones de euros, siendo un 7,9% superiores a los del pasado año.

Las principales desviaciones se producen en los siguientes capítulos:

### Personal

El gasto total en 2014 fue de 558,3 millones de euros, un 8,2% más que el año anterior.

Es necesario destacar que este año ha tenido lugar, un Expediente de Regulación de Empleo que ha supuesto un gasto de 19 millones de euros en Renfe Viajeros, al que se acogieron 304 trabajadores, de los cuales el 48,7% era personal de conducción, el 33,9% comercial y el 17,4% restante de los colectivos de gestión y estructura de dirección y apoyo.

Una vez descontado este efecto, la desviación se reduce hasta el 4,6% y es debida, fundamentalmente, al incremento de 241 agentes medios, derivado de los ajustes organizativos producidos a raíz de la puesta en marcha del nuevo modelo empresarial.

### Energía de Tracción

El importe registrado por este concepto se sitúa en 252,8 millones de euros superando en un 3,9% la cifra del pasado ejercicio, siendo diferente el comportamiento según el tipo de energía.

En cuanto a la energía eléctrica, el total del gasto se incrementa en un 6,4%, debido a la variación de un 3,2% de la producción, medida en Toneladas-km Brutas (TKB), y a que el precio medio registra una variación al alza del 3,1%.

Por su parte, el importe de la energía diésel disminuye en un 9,3% respecto a 2013 como consecuencia, fundamentalmente, de la disminución en el precio medio en un 8,6%, mientras que el número de TKB's se mantiene en niveles similares al pasado año.

### Cánones ADIF

El gasto total en cánones ferroviarios fue de 602,9 millones de euros, situándose 109 millones por encima de la cifra registrada en 2013, esto es, una desviación del 22,1%.

El desglose por tipo de canon es el siguiente: 487,3 millones para los de Infraestructuras (incremento del 22,2%) y 115,6 millones para el de Estaciones (21,4% de mayor gasto).

Estas fuertes desviaciones se deben a dos tipos de factores:

- Por una parte, la entrada en vigor de la Modificación de precios de Cánones (Ley 22/2013) publicada en el B.O.E del 26 de diciembre de 2013, que supone una variación tanto en criterios de valoración como en precios respecto a lo establecido anteriormente y que explican una parte importante de los incrementos respecto al año anterior, en concreto un 16,4% para los de infraestructura y un 20,5% para los de viajeros.
- Por otra parte, los incrementos en las variables de producción (Km-tren y plazas-km) y en los viajeros, fundamentalmente en los Servicios Comerciales, han originado un mayor gasto en el presente ejercicio del 5,8% y del 0,9% en los cánones de infraestructura y de viajeros respectivamente.

### Servicios ADIF

El gasto acumulado a diciembre de 2014 en el resto de Servicios ADIF, que ascendió a 54,5 millones de euros, ha sido de un -2,9% (-1,6 millones de euros) inferior a la cifra alcanzada el año anterior, debido principalmente a la caída en la comisión por venta de billetes, al descender el número de billetes vendidos en estaciones sobre el año 2013. Por

el contrario, el servicio de Atención al cliente en estaciones se sitúa un 12,3% por encima del año anterior debido al aumento de los viajeros de servicios comerciales.

#### **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 955 millones de euros, lo que representa un aumento del 1,8% respecto al año 2013.

Los costes más relevantes de este grupo son los referentes a Mantenimiento de Material Rodante e Intragrupos que con un importe de 714,4 millones de euros, representan el 44,3% de los costes de materiales y servicios de Renfe Viajeros, situándose un 1,2 % por encima del año anterior.

El análisis de estos dos conceptos debe realizarse conjuntamente, ya que por cambios en la estructura organizativa del grupo Renfe, mientras que en el ejercicio 2013 los costes de mantenimiento de material se facturaban directamente por Renfe Fabricación y Mantenimiento a Renfe Viajeros, ya fuera actividad propia o subcontratada a la industria particular, y por tanto, estaban incluidos en "Servicios Intragrupo"; en el 2014, los contratos de mantenimiento con la industria privada, pasan a gestionarse directamente por Renfe Viajeros, recogiendo en el epígrafe de servicios del exterior "Mantenimiento de Material", quedando los correspondientes a facturaciones de Renfe Fabricación en "Servicios Intragrupo".

Homogeneizando ambos ejercicios, el coste global de mantenimiento de material alcanza los 538,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,2%, motivado principalmente por un incremento del volumen de las operaciones de primer nivel al aumentar el número de kilómetros-rama efectuados en servicios comerciales (+5,9%). En cuanto a las grandes reparaciones, en los servicios sujetos al contrato con la AGE, se han efectuado 29 intervenciones más que en el ejercicio anterior, lo que provoca una desviación del 8,7%. Sin embargo, en Rodalies se produce la situación contraria, con un menor gasto de 8,4 millones de euros respecto a 2013, motivado por el menor número de intervenciones R efectuadas (20 menos de diferentes series de material).

En el resto de gastos destaca la disminución de gastos en servicios a bordo (-6,3 millones de euros), al ajustarse las prestaciones ofertadas a los clientes en el tren, mientras que los servicios en tierra, atención al cliente, check-in y salas club, incrementan su importe por encima de los 2 millones de euros, debido al aumento de la demanda en servicios comerciales.

El resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 204,3 millones de euros, 54,4 millones por debajo del registrado en 2013, lo que supone una desviación negativa del 21%.

En la partida de Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado se alcanza un total de gasto de 229,8 millones de euros, disminuyendo en un 1,8% la cifra del año anterior, sin embargo, el comportamiento de ambos conceptos es diferente:

Las amortizaciones del inmovilizado se incrementan un 5,29%, lo cual está motivado principalmente porque, en el nuevo modelo empresarial, se reasignan los activos existentes a las diferentes sociedades, incorporándose a Renfe Viajeros S.A. los correspondientes a los Sistemas de Ventas, así como las Piezas de Parque de series de material mantenidas por la Industria Particular.

Por otra parte, los retiros del inmovilizado han disminuido de forma significativa respecto a 2013, año en el que se produjeron importantes accidentes, como el del tren Alvia en Santiago y el de los dos trenes de la serie 103 en el Taller de Santa Catalina, que hicieron que su importe fuera muy elevado en el año anterior.

Por su parte, el Resultado Financiero se sitúa en -115,5 millones de euros, empeorando un 5,6% respecto al alcanzado en el año 2013, y en parte se debe al registro de un deterioro en la participación financiera y a una dotación de provisión por compromisos con terceros en relación a la sociedad filial Comfersa, por importe total de 3,4 millones de euros.

El Resultado de Ejercicios Anteriores alcanza una cifra de -8,4 millones de euros, y la partida más significativa se corresponde con los ajustes derivados de la auditoría realizada por la IGAE, como consecuencia de la diferencia entre los

cierres anuales y las posteriores estimaciones realizadas por la IGAE, del ejercicio 2013 en el caso de los servicios financiados por la AGE y de los años 2011, 2012 y 2013 en el caso de los servicios que son competencia de la Generalitat de Cataluña, lo que supuso un registro de – 9,2 millones de euros de ingresos para los servicios públicos.

Por el contrario, en el año 2013 se registró un Resultado de Ejercicios Anteriores de + 121 millones de euros, correspondiendo principalmente al ajuste por importe de 116,4 millones de euros (130,2 millones para el año 2011 y –13,8 millones para el 2012) que es la diferencia entre las cifras incluidas en los cierres anuales de esos años y el resultado de la estimación de liquidación de dichas anualidades, 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.

A efectos de comparabilidad homogénea con el año 2014, se ha descontado el beneficio razonable correspondiente al ejercicio 2011 (9,3 millones) en el caso de la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña.

En el ejercicio 2014 se ha registrado un Resultado Excepcional de -1,7 millones de euros, correspondiente al exceso de provisión en concepto de indemnización por el accidente de los dos trenes de la serie 103 acaecido y registrado en el ejercicio 2013.

Derivado de todo lo expuesto anteriormente, el Resultado antes de impuestos de la sociedad RENFE Viajeros S.A. alcanzó la cifra de -151,1 millones de euros.

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los **Servicios Comerciales** presentan un resultado negativo de -139 millones de euros, ya que mientras los ingresos se incrementan un 7,3%, los gastos crecen un 12,9% sobre el ejercicio anterior, por el doble efecto del aumento de precios de los cánones y el incremento y de la producción realizada.
- Los **Servicios considerados de Obligación de Servicio Público** han obtenido un resultados de -12,1 millones de euros, distinguiendo entre aquellos cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado cuyo resultado es de -8,3 millones de aquellos adscritos a la Generalitat de Cataluña, en cuyo caso el resultado alcanza los -3,8 millones.

En los servicios AGE, y según lo establecido en el contrato firmado el 16 de diciembre de 2013 entre el Mº Fomento y RENFE-Operadora, se ha registrado un ingreso de 502,9 millones en concepto de Compensación para cubrir el déficit de los servicios correspondientes al ejercicio, quedando un resultado negativo de 8,3 millones originado por los ajustes de la IGAE anteriormente mencionados, así como por el déficit de aquellos servicios financiados por Comunidades Autónomas (Aragón y Extremadura), y otros servicios no contemplados en el Contrato arriba mencionado (Ávila-Salamanca).

- 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 106,7 millones de euros que cubren el déficit anual generado por la prestación de dichos servicios, presentando un resultado negativo de -3,8 millones de euros correspondiente a los ajustes realizados por la IGAE y relativos a ejercicios anteriores (2011, 2012 y 2013), así como las dotaciones de provisiones para insolvencias de esos mismos ejercicios ya indicadas anteriormente.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2014 vs 2013 de las principales magnitudes de tráfico así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

## 4.2.1. Cuenta de resultados de gestión

### RENFE VIAJEROS

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte <sup>3</sup>	1.940,65	1.854,06	86,60	4,7
Servicio Público	709,62	693,66	15,96	2,3
Servicio Comercial	1.231,03	1.160,39	70,64	6,1
Convenios Específicos CC.AA.	21,38	16,38	4,99	30,5
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	609,53	591,02 <sup>4</sup>	18,50	3,1
Ingresos Varios	56,21	44,14	12,06	27,3
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>2.627,76</b>	<b>2.505,61</b>	<b>122,15</b>	<b>4,9</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	539,35	515,80	23,55	4,6
Plan RRHH	18,98	0,00	18,98	
Energía de tracción	252,81	243,39	9,42	3,9
Cánones <sup>2</sup>	602,87	493,87	109,00	22,1
Servicios Adif	54,51	56,11	-1,60	-2,9
Servicios Intragrupo	363,55	676,30	-312,75	-46,2
Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	350,89	29,90	320,99	>1000
Servicios a Bordo	66,67	72,93	-6,26	-8,6
Resto de Servicios	173,85	158,63	15,23	9,6
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>2.423,48</b>	<b>2.246,93</b>	<b>176,56</b>	<b>7,9</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>204,28</b>	<b>258,69</b>	<b>-54,40</b>	<b>-21,0</b>
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	229,78	233,95	-4,17	-1,8
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>-25,50</b>	<b>24,74</b>	<b>-50,24</b>	<b>-203,1</b>
Ingresos Financieros	4,36	14,69	-10,33	-70,3
Gastos Financieros	119,87	124,11	-4,23	-3,4
<b>+/- Resultado Financiero</b>	<b>-115,51</b>	<b>-109,42</b>	<b>-6,09</b>	<b>-5,6</b>
<b>+/- Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>-8,35</b>	<b>111,61<sup>5</sup></b>	<b>-119,95</b>	<b>-107,5</b>
<b>+/- Resultados Excepcionales</b>	<b>-1,73</b>	<b>11,94</b>	<b>-13,66</b>	<b>-114,5</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-151,09</b>	<b>38,86</b>	<b>-189,95</b>	<b>-488,8</b>
- Impuesto sobre Beneficios	-3,48	-1,19	-2,30	-193,2
<b>= RESULTADO</b>	<b>-147,60</b>	<b>40,05</b>	<b>-187,65</b>	<b>-468,5</b>
<b>Coefficientes de Cobertura</b>				
Al EBITDA( % )	108,4	111,5	-3,08	
Al EBIT (%)	99,0	101,0	-1,96	
Al Resultado (%)	94,7	101,6	-6,94	

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

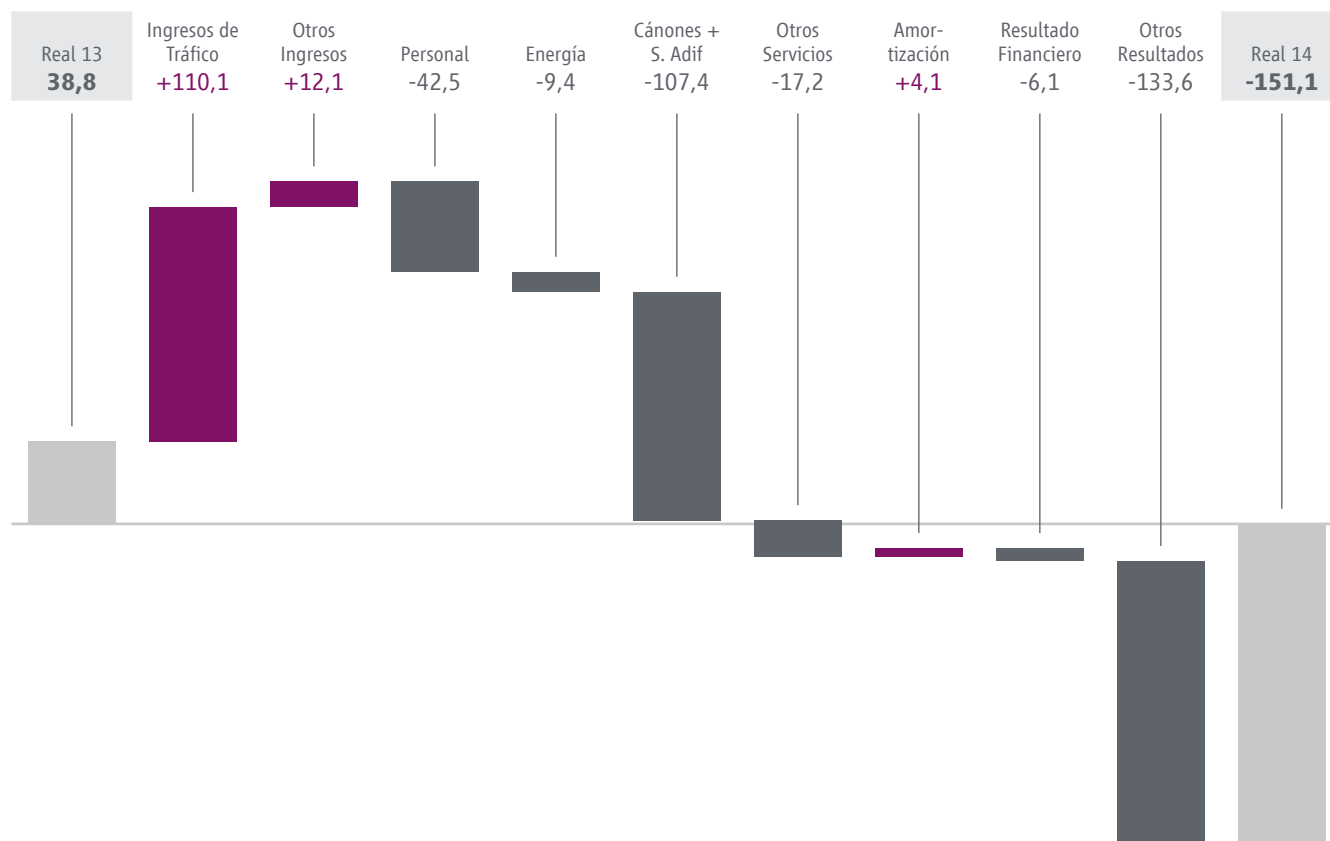
(2) 80,8% Canon Infraestructura y 19,2% Canon Estaciones.

(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 0,98 millones de €.

(4) y (5) A efectos de comparabilidad homogénea con el año 2014, se descuenta el beneficio razonable correspondiente a los ejercicios 2013 (9,5 MM €) y 2011 (9,3 MM €), en el caso de la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña.

## RENFE VIAJEROS

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## RENFE VIAJEROS

## PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2014	2013	% 2014/2013
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.940,65	1.854,06	4,7
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	8,17	8,22	-0,6
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	464.961	466.057	-0,2
Viajeros - Kilómetro (Millones)	23.753,5	22.562,6	5,3
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	53.769,5	54.105,5	-0,6
Kilómetros - Tren (Miles)	171.482	168.755	1,6
Plazas / Tren	314	321	-2,2
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) <sup>1</sup>	44,2	41,7	2,5
Ingresos / Km. Tren	11,32	10,99	3,0
Viajeros / Tren	139	134	3,6
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)			
Diésel	4.999,8	4.962,2	0,8
Eléctricas	43.759,2	42.397,1	3,2
PERSONAL			
Número medio de personas	8.780,9	8.540,0	2,8

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

## RENFE VIAJEROS

## DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2014			2013	
	IMPORTE (miles €)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	657.375,5	40,8	40,8	37,0	37,0
Canon Infraestructura	487.287,9	30,2		26,8	
Canon Estaciones	115.581,4	7,2		6,4	
Servicios ADIF	54.506,1	3,4		3,8	
Servicios Intragrupo <sup>1</sup>	363.547,8	22,5	63,3	45,5	82,4
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	350.888,9	21,8	85,1	2,0	84,4
Servicios a Bordo y en Tierra	124.615,7	7,7	92,8	8,6	93,0
Reparación y Conservación de estaciones	35.522,7	2,2	95,0	2,3	95,4
Comisiones a Operadores Viajeros	13.803,2	0,9	95,9	0,9	96,3
Energía U.D.T.	12.154,0	0,8	96,6	0,8	97,0
Servicios Bancarios	7.441,0	0,5	97,1	0,5	97,5
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	6.943,7	0,4	97,5	0,3	97,8
Alquiler de Camas	6.712,3	0,4	97,9	0,5	98,3
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	6.428,9	0,4	98,3	0,1	98,4
Canon util. línea otros operadores	4.013,0	0,2	98,6	0,0	98,5
Gastos de Viaje del Personal	3.946,3	0,2	98,8	0,2	98,7
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	3.628,9	0,2	99,1	0,3	98,9
Variación de Provisión Operaciones Comerciales	1.155,4	0,1	99,1	0,2	99,2
Estudios y Consultorías	1.006,3	0,1	99,2	0,1	99,2
Trabajos Realizados por Terceros	876,2	0,1	99,2	0,2	99,4
Resto	12.277,5	0,8	100,0	0,6	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>1.612.337,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

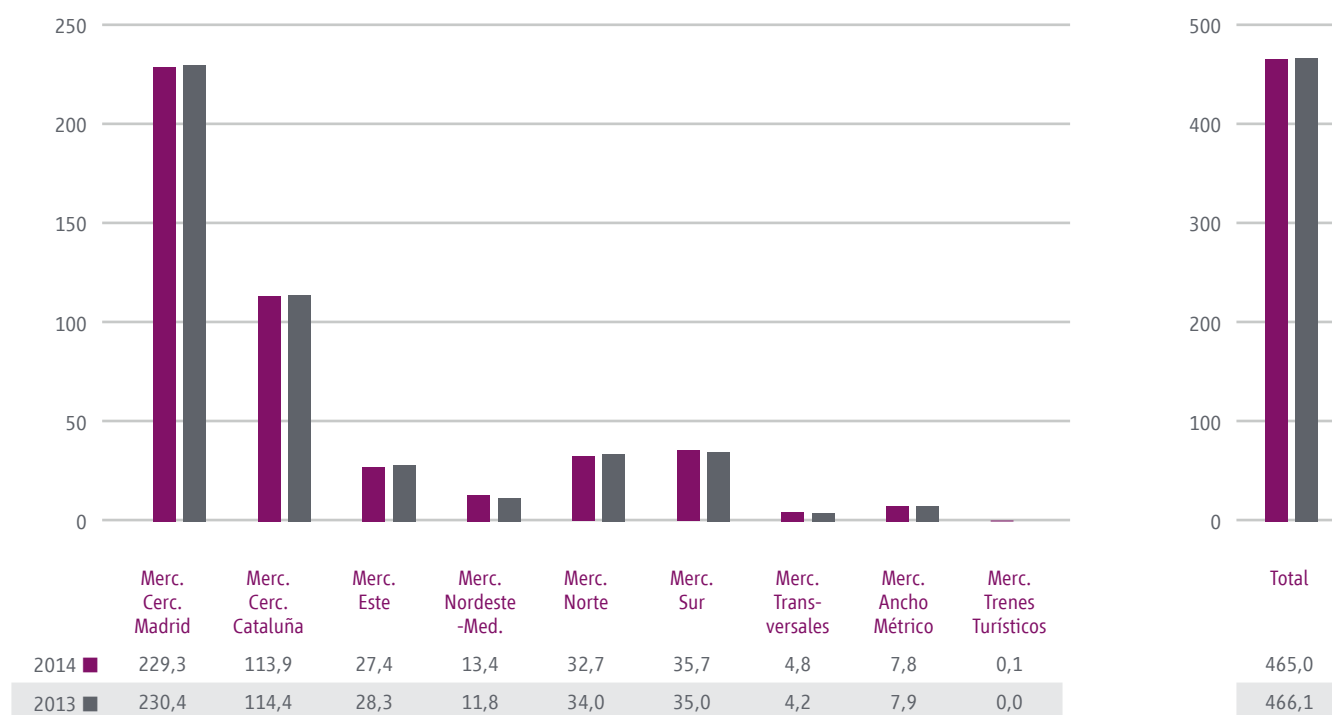
(1) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe.

## RENFE VIAJEROS

## INGRESOS TÍTULOS TRANSPORTE DE VIAJEROS (MILLONES DE EUROS)

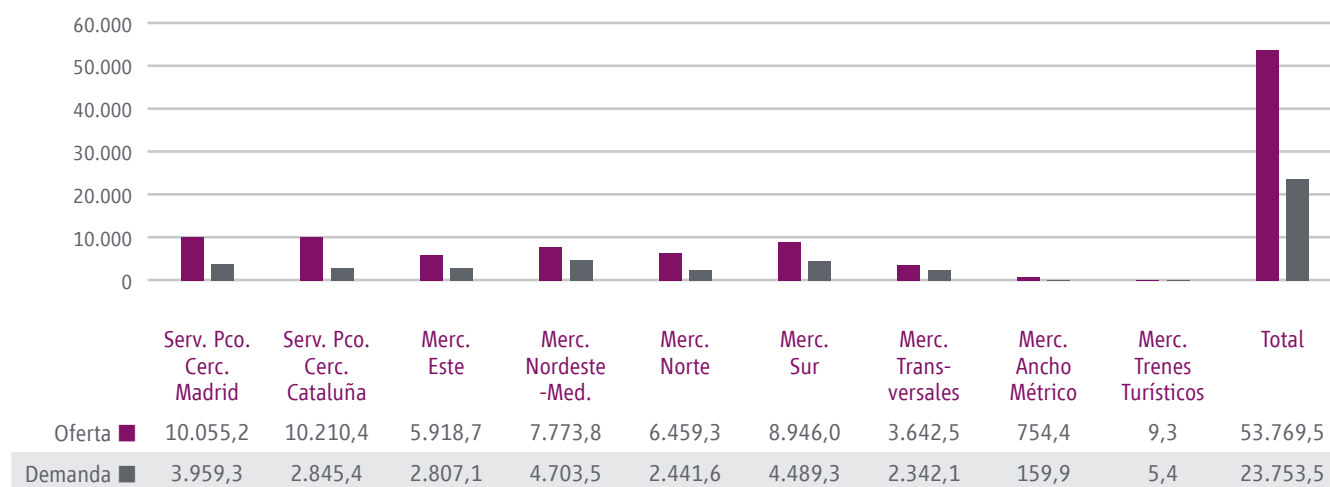


## VIAJEROS (MILLONES DE VIAJEROS)

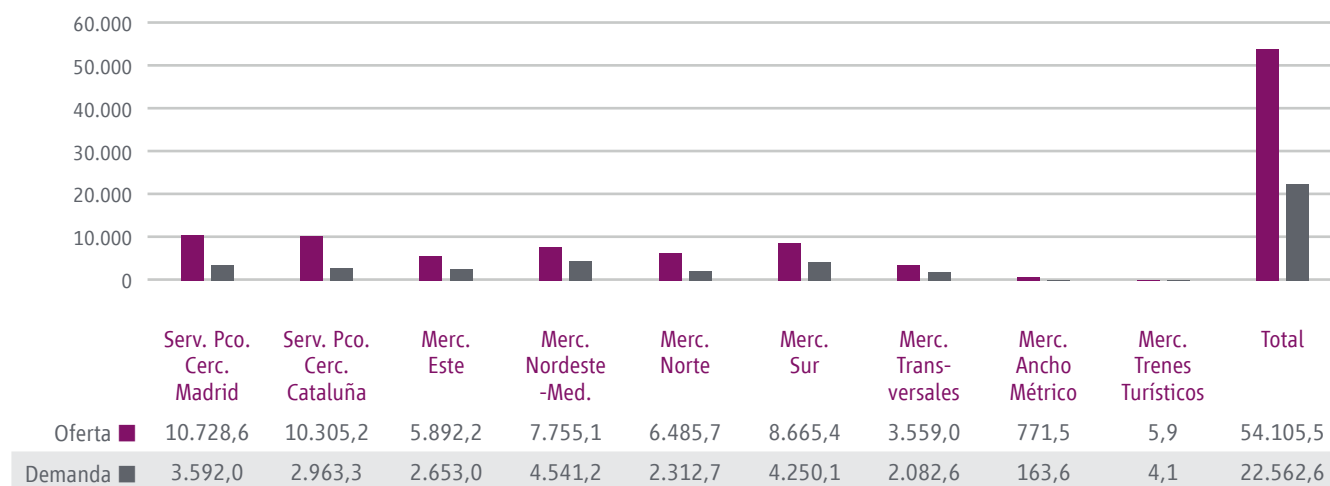


## RENFE VIAJEROS

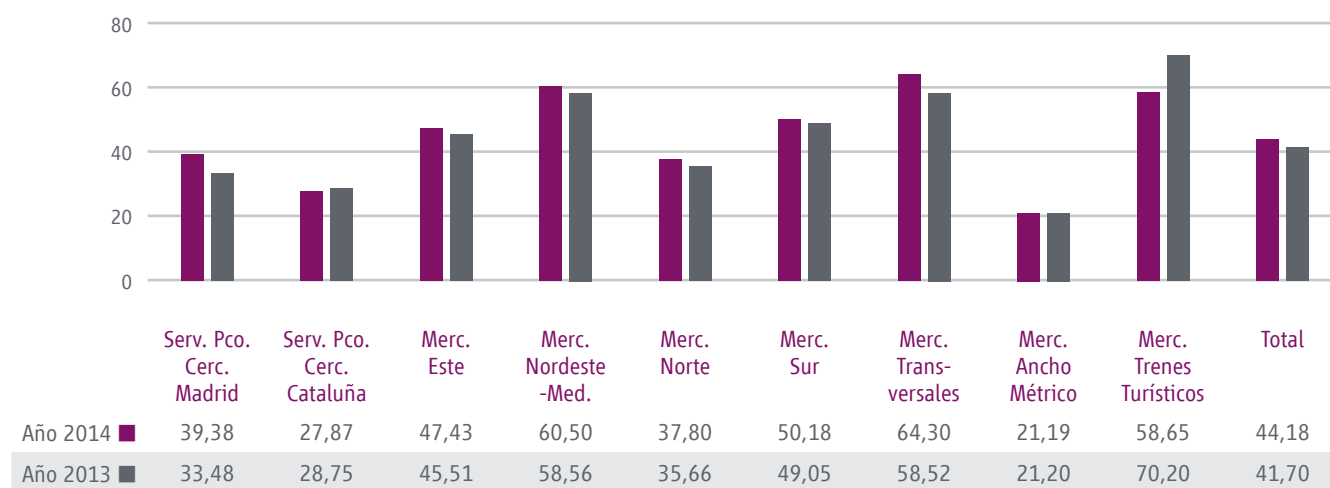
## AÑO 2014



## AÑO 2013



## APROVECHAMIENTO (%)



## 4.2.2. Cuenta de resultados de gestión. Servicio público

### SERVICIO PÚBLICO

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Ingresos de Tráfico	709,62	693,66	15,96	2,3
Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	21,37	16,38	4,98	30,4
Resto de Ingresos	45,72	37,14	8,58	23,1
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	609,53	591,02 <sup>2</sup>	18,50	3,1
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.386,24</b>	<b>1.338,21</b>	<b>48,02</b>	<b>3,6</b>
GASTOS				
Personal*	317,67	305,61	12,06	3,9
Energía de tracción	146,46	145,98	0,48	0,3
Materiales y Servicios	245,29	244,26	1,04	0,4
Servicios del Exterior	126,00	125,20	0,80	0,6
Cánones	119,29	119,06	0,23	0,2
Mantenimiento de trenes	259,18	249,87	9,31	3,7
Seguridad	40,43	35,91	4,52	12,6
Otros Gastos	31,36	35,59	-4,23	-11,9
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	129,02	127,06	1,96	1,5
Gastos financieros	65,47	64,30	1,17	1,8
Gastos indirectos y de estructura	151,82	131,15	20,66	15,8
Gastos excepcionales	2,37	-1,51	3,88	257,2
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.389,06</b>	<b>1.338,21</b>	<b>50,85</b>	<b>3,8</b>
<b>= RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-2,83</b>	<b>0,00</b>	<b>-2,83</b>	<b>&lt;-1000</b>
Ajuste Auditoría IGAE	-9,23	102,61 <sup>3</sup>	-111,84	-109,0
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-12,06</b>	<b>102,61</b>	<b>-114,67</b>	<b>-111,8</b>

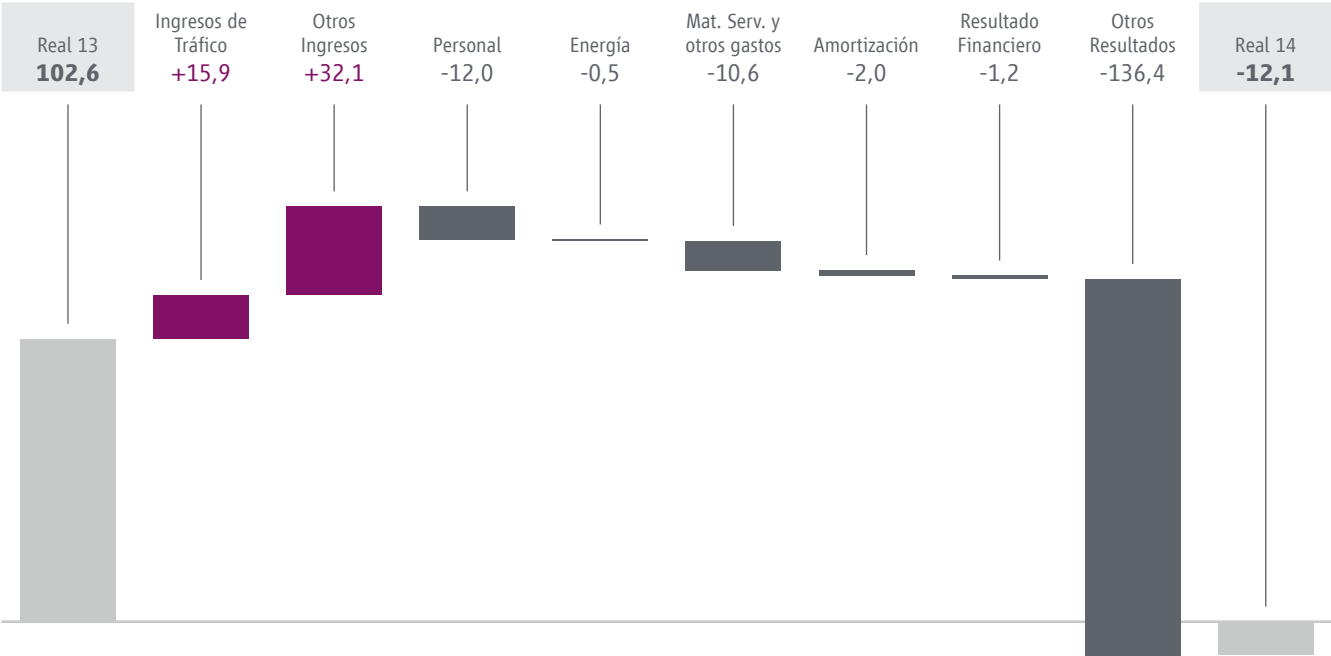
(\*) Incluye Plan ERE en 2014

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) y (3) A efectos de comparabilidad homogénea con el año 2014, se descuenta el beneficio razonable correspondiente a los ejercicios 2013 (9,5 MM €) y 2011 ( 9,3 MM €), en el caso de la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña.

SERVICIO PÚBLICO

EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## SERVICIO PÚBLICO

## PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2014	2013	% 2014/2013
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	709,62	693,66	2,3
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	6,60	6,53	1,0
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	435.275,3	440.454,3	-1,2
Viajeros - Kilómetro (Millones)	10.751,0	10.615,9	1,3
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	33.263,8	34.603,1	-3,9
Kilómetros - Tren (Miles)	107.270	108.413	-1,1
Plazas / Tren	310	319	-2,8
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) <sup>1</sup>	32,3	30,7	1,6
Ingresos / Km. Tren	6,62	6,40	3,4
Viajeros / Tren	100	98	2,4
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)			
Diésel	3.246,1	3.341,6	-2,9
Eléctricas	20.445,9	20.432,3	0,1

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

## SERVICIO PÚBLICO

## INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE	Millones de euros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
MADRID	230,736	222,187	3,8
BARCELONA	140,818	136,433	3,2
VALENCIA	31,524	31,514	0,0
MÁLAGA	14,158	13,283	6,6
SEVILLA	9,947	9,618	3,4
BILBAO	9,208	8,742	5,3
SAN SEBASTIÁN	7,828	7,714	1,5
MURCIA	7,345	7,237	1,5
ASTURIAS	7,169	7,146	0,3
CÁDIZ	4,546	4,433	2,6
SANTANDER	1,008	1,008	0,0
ZARAGOZA	0,272	0,278	-2,4
P.VASCO AM	1,323	1,381	-4,2
ASTURIAS AM	3,382	3,402	-0,6
CANTABRIA AM	3,793	3,840	-1,2
GALICIA AM	0,109	0,129	-15,2
C.-LEÓN AM	0,331	0,341	-2,9
MURCIA AM	0,291	0,288	1,0
<b>TOTAL</b>	<b>473,788</b>	<b>458,973</b>	<b>3,2</b>

VIAJEROS	Miles		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
MADRID	229.101	230.263	-0,5
BARCELONA	105.152	105.089	0,1
VALENCIA	17.083	18.161	-5,9
BILBAO	10.092	10.719	-5,9
MÁLAGA	9.598	9.578	0,2
SEVILLA	7.660	7.642	0,2
SAN SEBASTIÁN	6.262	6.672	-6,1
ASTURIAS	5.164	5.619	-8,1
MURCIA	3.859	4.167	-7,4
CÁDIZ	2.915	2.980	-2,2
SANTANDER	720	860	-16,3
ZARAGOZA	298	367	-18,8
P.VASCO AM	1.107	1.150	-3,8
ASTURIAS AM	2.445	2.471	-1,1
CANTABRIA AM	3.296	3.333	-1,1
GALICIA AM	83	98	-15,4
C.-LEÓN AM	184	191	-3,5
MURCIA AM	303	303	-0,1
<b>TOTAL</b>	<b>405.321,0</b>	<b>409.662,4</b>	<b>-1,1</b>

## SERVICIO PÚBLICO

## INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE - INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)	Millones de euros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
MADRID	0,657	0,556	18,2
CATALUÑA <sup>1</sup>	45,154	46,998	-3,9
MERCADO ESTE	15,322	15,038	1,9
MERCADO NORDESTE-MED.	10,435	9,874	5,7
MERCADO NORTE	33,276	33,847	-1,7
MERCADO SUR	47,841	44,865	6,6
MERCADO TRANSVERSALES	4,506	3,480	29,5
MERCADO ANCHO METRICO	1,307	1,559	-16,2
Servicios convenidos con CCAA	0,844		
<b>TOTAL</b>	<b>159,341</b>	<b>156,216</b>	<b>2,0</b>

(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)	Millones de euros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	19,521	19,181	1,8
MADRID - PUERTOLLANO	16,802	16,705	0,6
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	12,436	12,094	2,8
MADRID - TOLEDO	9,869	10,090	-2,2
FIGUERES - BARCELONA	7,506	9,304	-19,3
ZARAGOZA - LLEIDA - BARCELONA	6,411	6,544	-2,0
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	3,383	2,906	16,4
JAÉN - CÁDIZ	0,000	1,052	-100,0
ZARAGOZA - CALATAYUD	0,525	0,588	-10,7
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	0,040	0,013	206,6
<b>TOTAL</b>	<b>76,493</b>	<b>78,476</b>	<b>-2,5</b>

## SERVICIO PÚBLICO

## VIAJEROS - INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

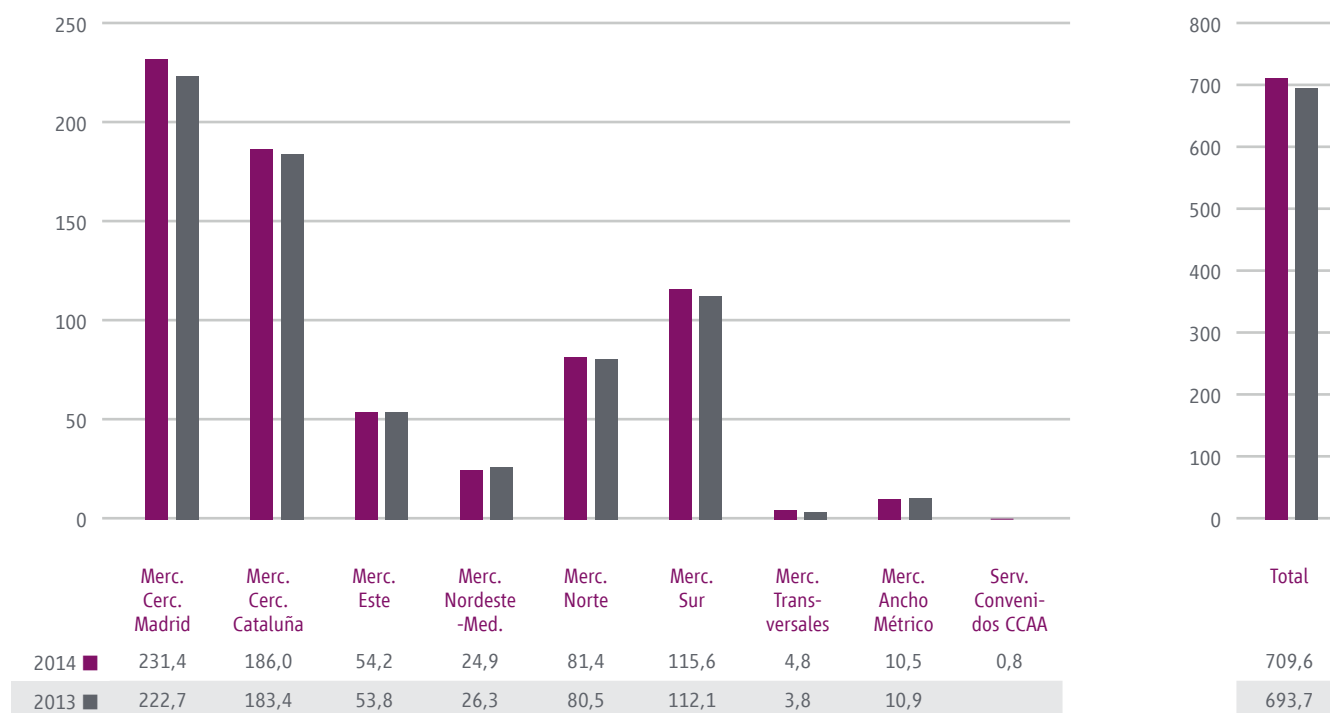
INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)	Miles de viajeros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
MADRID	174	148	17,4
CATALUÑA <sup>1</sup>	8.778	9.267	-5,3
MERCADO ESTE	1.577	1.624	-2,9
MERCADO NORDESTE-MED.	1.595	1.569	1,7
MERCADO NORTE	4.823	5.130	-6,0
MERCADO SUR	5.387	5.408	-0,4
MERCADO TRANSVERSALES	824	724	13,9
MERCADO ANCHO METRICO	361	394	-8,2
Servicios convenidos con CCAA	183		
<b>TOTAL</b>	<b>23.703,0</b>	<b>24.264,3</b>	<b>-2,3</b>

(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

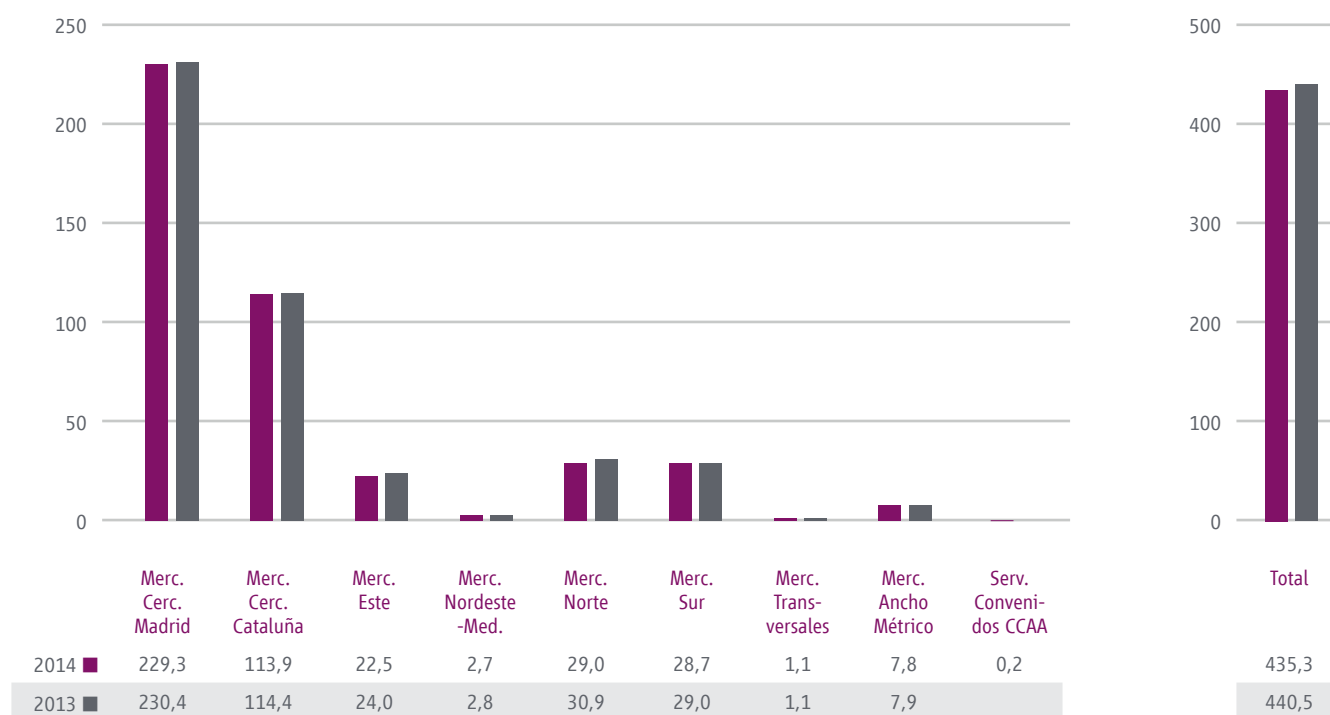
INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)	Miles de viajeros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	1.619	1.603	1,0
MADRID - PUERTOLLANO	1.080	1.121	-3,7
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	826	834	-1,0
MADRID - TOLEDO	1.259	1.327	-5,1
FIGUERES - BARCELONA	638	743	-14,1
ZARAGOZA - LLEIDA - BARCELONA	408	456	-10,4
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	352	292	20,3
JAÉN - CÁDIZ	0	85	-100,0
ZARAGOZA - CALATAYUD	65	66	-2,2
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	5	1	214,2
<b>TOTAL</b>	<b>6.251,3</b>	<b>6.527,5</b>	<b>-4,2</b>

## SERVICIO PÚBLICO

## INGRESOS TÍTULOS TRANSPORTE DE VIAJEROS (MILLONES DE EUROS)

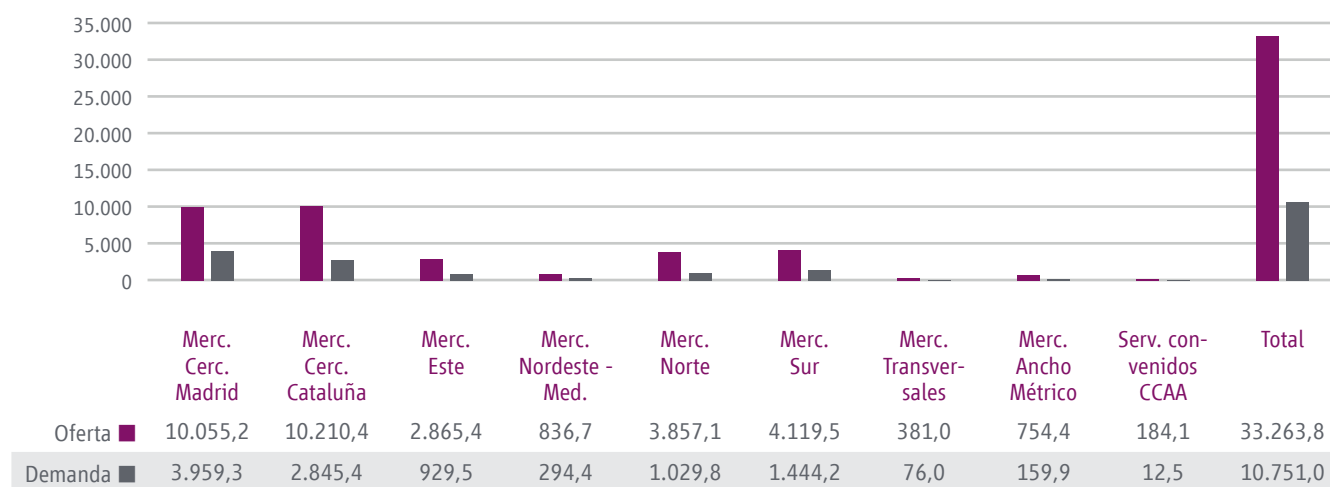


## VIAJEROS (MILLONES DE VIAJEROS)

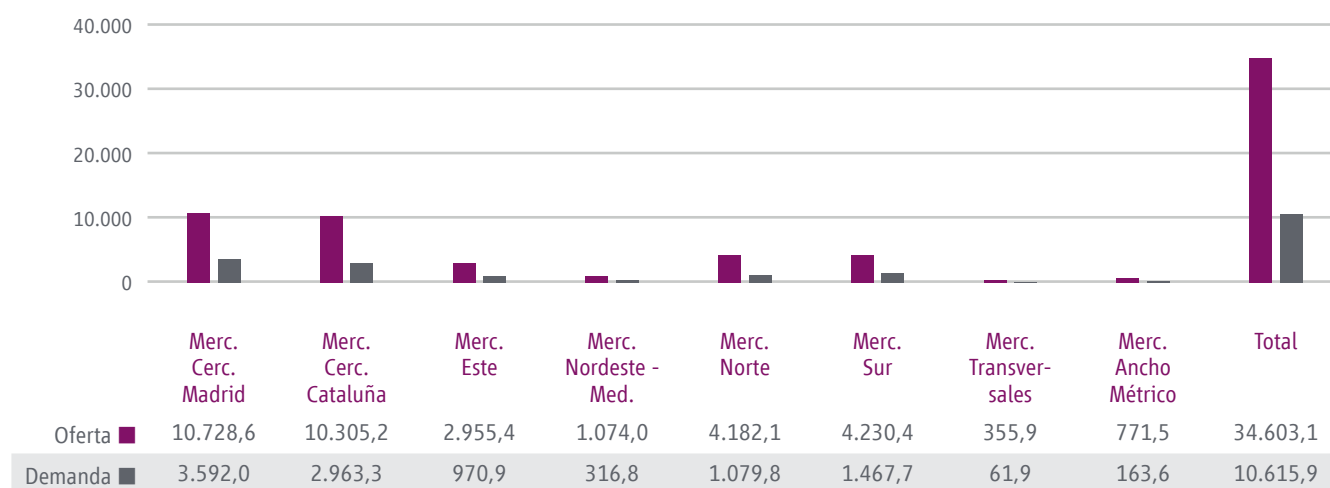


## SERVICIO PÚBLICO

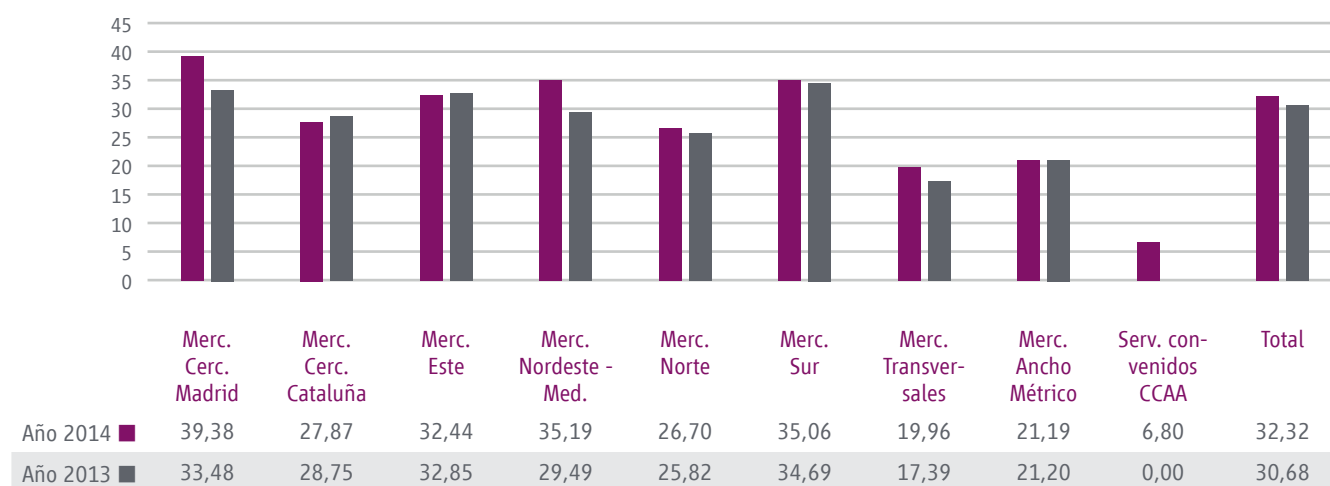
## AÑO 2014



## AÑO 2013



## APROVECHAMIENTO (%)



OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km  
 DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

## SERVICIO PÚBLICO ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

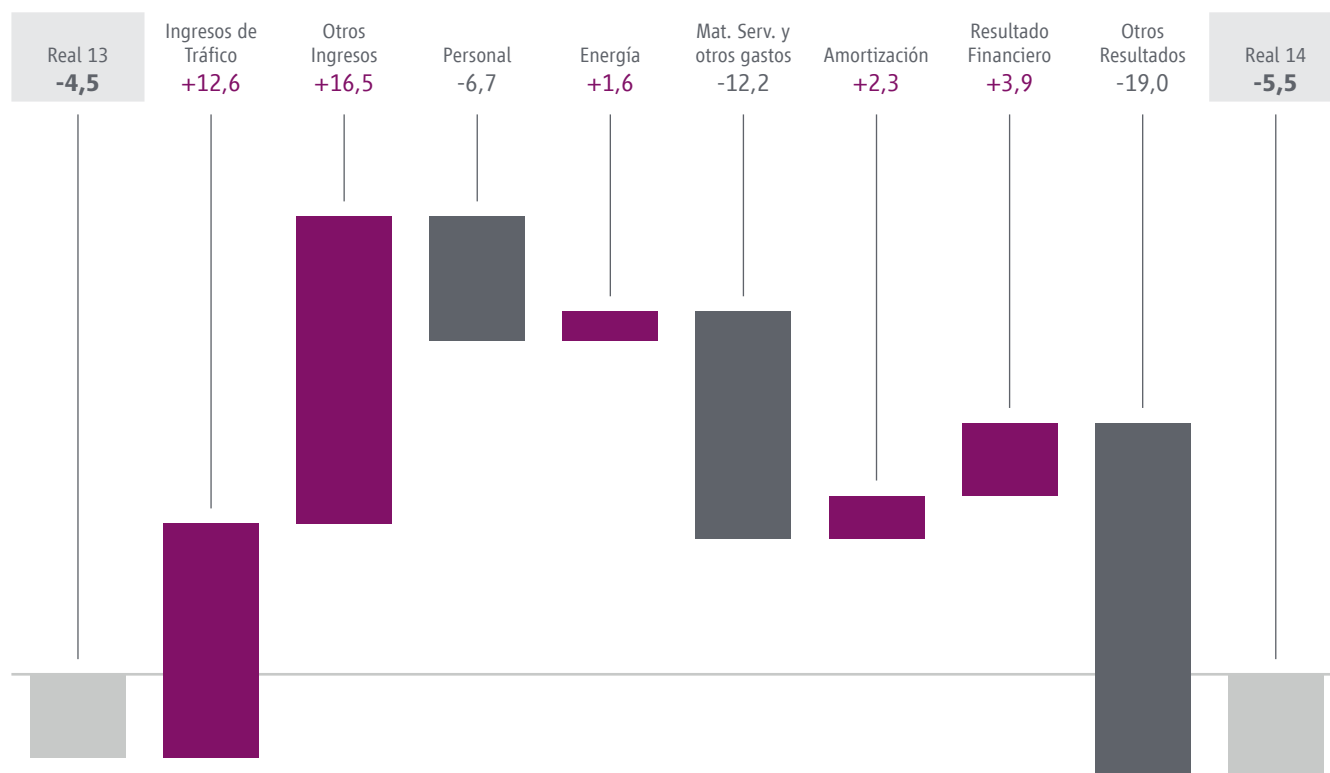
## CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Ingresos de Tráfico	522,81	510,23	12,57	2,5
Convenios CC.AA.		5,19	-5,19	
Resto de Ingresos	33,61	25,75	7,85	30,5
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	502,85	489,04	13,81	2,8
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.059,27</b>	<b>1.030,22</b>	<b>29,05</b>	<b>2,8</b>
GASTOS				
Personal	244,70	238,02	6,68	2,8
Energía de tracción	105,30	106,95	-1,65	-1,5
Materiales y Servicios	181,19	183,11	-1,92	-1,1
Servicios del Exterior	84,78	86,15	-1,37	-1,6
Cánones	96,41	96,96	-0,55	-0,6
Mantenimiento de trenes	204,48	190,16	14,32	7,5
Seguridad	27,34	25,48	1,86	7,3
Otros Gastos	30,24	32,33	-2,09	-6,5
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	97,18	99,48	-2,30	-2,3
Gastos financieros	46,53	50,43	-3,90	-7,7
Gastos indirectos y de estructura	122,27	105,92	16,34	15,4
Gastos excepcionales	0,04	-1,67	1,71	102,1
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.059,27</b>	<b>1.030,22</b>	<b>29,05</b>	<b>2,8</b>
<b>= RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>540,9</b>
Ajuste Auditoría IGAE	-5,46	-4,45	-1,01	-22,7
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-5,46</b>	<b>-4,45</b>	<b>-1,01</b>	<b>-22,7</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

## SERVICIO PÚBLICO ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## SERVICIO PÚBLICO GENERALITAT CATALUÑA

## CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

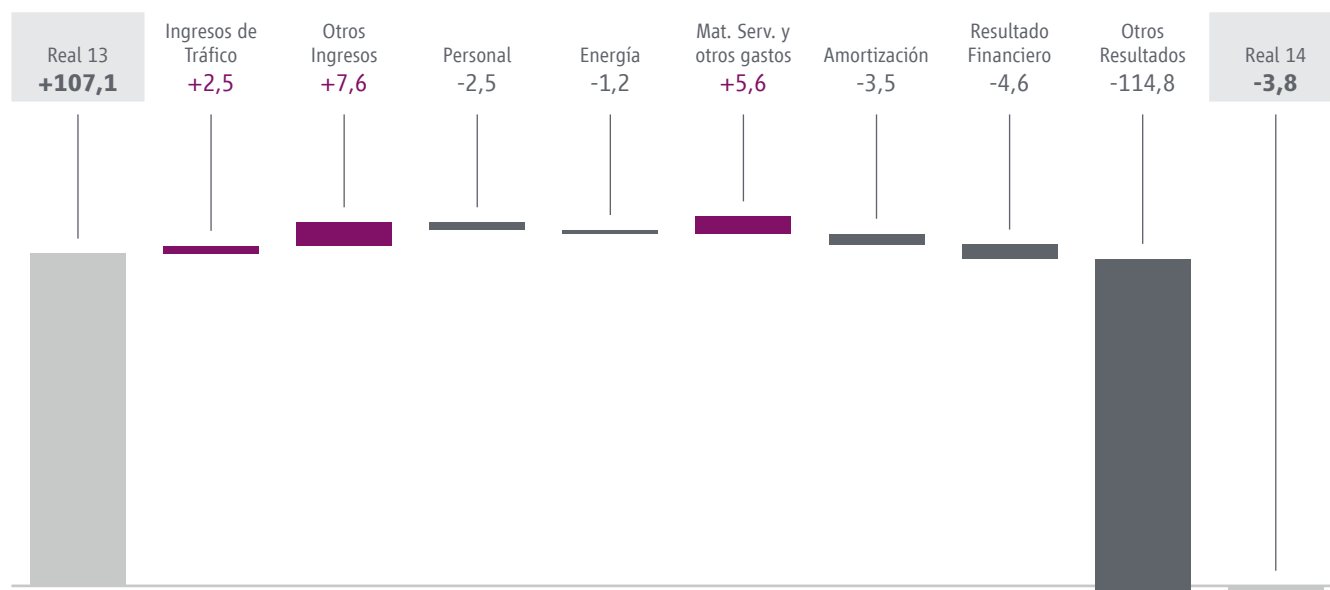
CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	185,97	183,43	2,54	1,4
Plan de Acción	13,44	11,19	2,25	20,1
Resto de Ingresos	12,09	11,39	0,71	6,2
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	106,67	101,98 <sup>2</sup>	4,69	4,6
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>318,18</b>	<b>307,99</b>	<b>10,19</b>	<b>3,3</b>
GASTOS				
Personal	70,12	67,60	2,53	3,7
Energía de tracción	40,27	39,03	1,24	3,2
Materiales y Servicios	63,42	61,15	2,27	3,7
Servicios del Exterior	41,11	39,05	2,06	5,3
Cánones	22,31	22,09	0,21	1,0
Mantenimiento de trenes	51,58	59,70	-8,12	-13,6
Seguridad	13,00	10,43	2,57	24,7
Otros Gastos	0,93	3,26	-2,32	-71,4
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	31,03	27,58	3,45	12,5
Gastos financieros	18,48	13,87	4,61	33,3
Gastos indirectos y de estructura	28,44	25,23	3,21	12,7
Gastos excepcionales	0,91	0,16	0,75	466,2
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>318,18</b>	<b>307,99</b>	<b>10,19</b>	<b>3,3</b>
<b>= RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>100,0</b>
Ajuste Auditoría IGAE	-3,77	107,06 <sup>3</sup>	-110,83	-103,5
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-3,77</b>	<b>107,06</b>	<b>-110,83</b>	<b>-103,5</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) y (3) A efectos de comparabilidad homogénea con el año 2014, se descuenta el beneficio razonable correspondiente a los ejercicios 2013 (9,5 MM €) y 2011 ( 9,3 MM €).

## SERVICIO PÚBLICO GENERALITAT CATALUÑA

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## SERVICIO PÚBLICO CONVENIOS CON CCAA

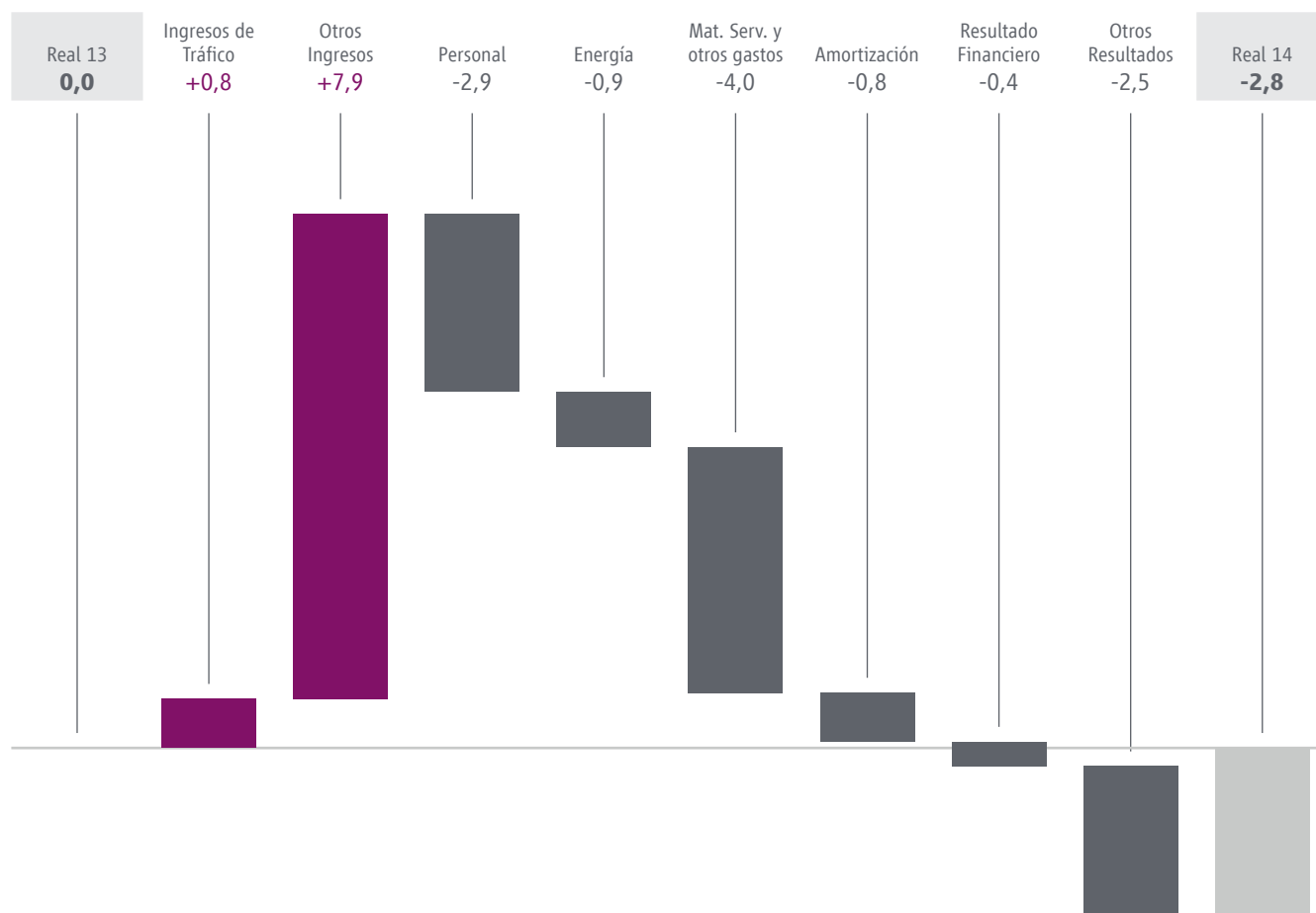
## CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	0,84	-	0,84	-
Convenios CC.AA.	7,92	-	7,92	-
Resto de Ingresos	0,02	-	0,02	-
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	-	0,00	-
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>8,79</b>	<b>-</b>	<b>8,79</b>	<b>-</b>
GASTOS				
Personal	2,86	-	2,86	-
Energía de tracción	0,89	-	0,89	-
Materiales y Servicios	0,69	-	0,69	-
Servicios del Exterior	0,12	-	0,12	-
Cánones	0,57	-	0,57	-
Mantenimiento de trenes	3,11	-	3,11	-
Seguridad	0,08	-	0,08	-
Otros Gastos	0,19	-	0,19	-
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	0,81	-	0,81	-
Gastos financieros	0,45	-	0,45	-
Gastos indirectos y de estructura	1,11	-	1,11	-
Gastos excepcionales	1,43	-	1,43	-
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>11,62</b>	<b>-</b>	<b>11,62</b>	<b>-</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-2,83</b>	<b>-</b>	<b>-2,83</b>	<b>-</b>

(\*) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

## SERVICIO PÚBLICO CONVENIOS CON CCAA

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## 4.2.3. Cuenta de resultados de gestión. Servicios Comerciales

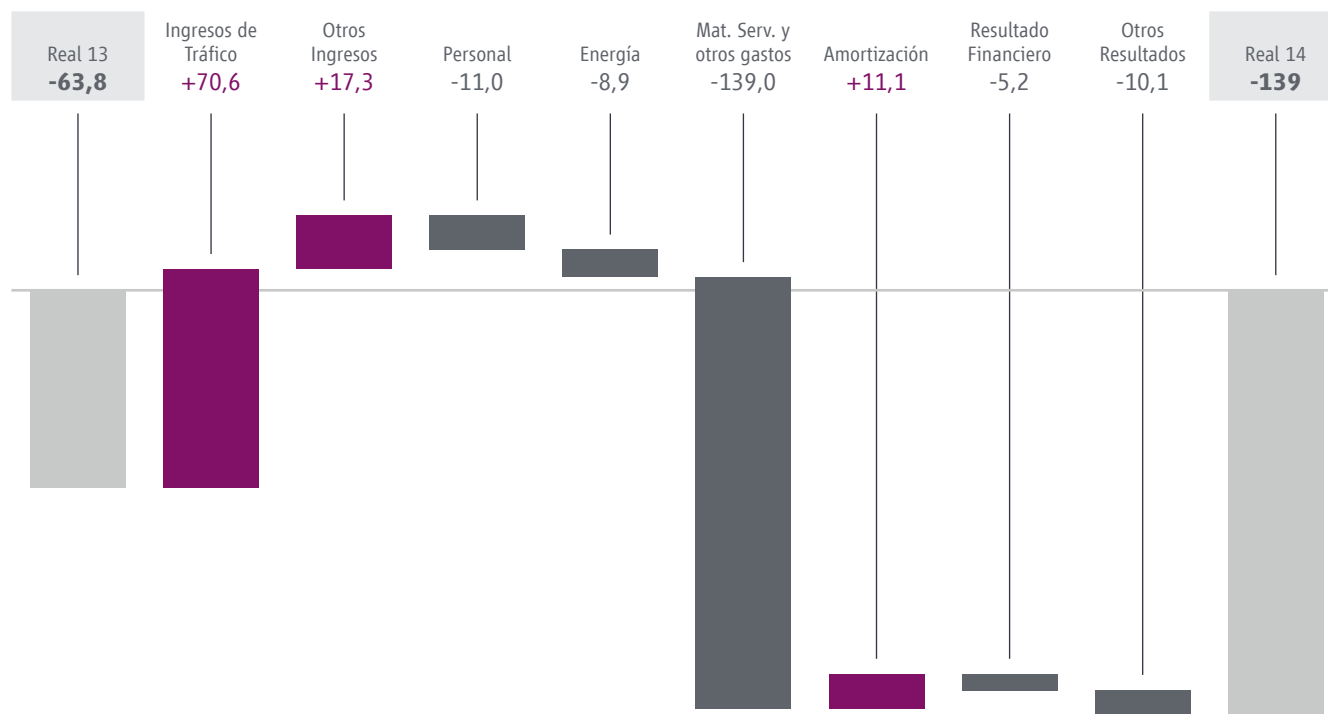
### SERVICIOS COMERCIALES

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	1.231,03	1.160,39	70,64	6,1
Resto de Ingresos	56,76	39,46	17,30	43,8
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.287,79</b>	<b>1.199,85</b>	<b>87,94</b>	<b>7,3</b>
GASTOS				
Personal	110,54	99,52	11,03	11,1
Energía de tracción	106,35	97,41	8,94	9,2
Materiales y Servicios	639,46	534,49	104,96	19,6
Servicios del Exterior	156,14	159,68	-3,54	-2,2
Cánones	483,32	374,81	108,50	28,9
Mantenimiento de trenes	278,90	255,23	23,67	9,3
Seguridad	2,48	2,76	-0,27	-9,9
Otros Gastos	41,04	30,41	10,63	34,9
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	99,20	110,27	-11,07	-10,0
Gastos financieros	49,26	44,09	5,17	11,7
Gastos indirectos y de estructura	103,54	102,10	1,44	1,4
Gastos excepcionales	-3,95	-12,68	8,72	68,8
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.426,82</b>	<b>1.263,60</b>	<b>163,22</b>	<b>12,9</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-139,03</b>	<b>-63,75</b>	<b>-75,28</b>	<b>-118,1</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

## SERVICIOS COMERCIALES

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## SERVICIOS COMERCIALES

## PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2014	2013	% 2014/2013
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.231,03	1.160,39	6,1
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,47	9,71	-2,5
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	29.685,2	25.602,4	15,9
Viajeros - Kilómetro (Millones)	13.002,5	11.946,7	8,8
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	20.505,6	19.502,3	5,1
Kilómetros - Tren (Miles)	64.212	60.342	6,4
Plazas / Tren	319	323	-1,2
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) <sup>1</sup>	63,4	61,3	2,2
Ingresos / Km. Tren	19,17	19,23	-0,3
Viajeros / Tren	202	198	2,3
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)			
Diésel	1.753,6	1.620,6	8,2
Eléctricas	23.313,4	21.964,7	6,1

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

## SERVICIOS COMERCIALES

## INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (MILLONES DE EUROS)

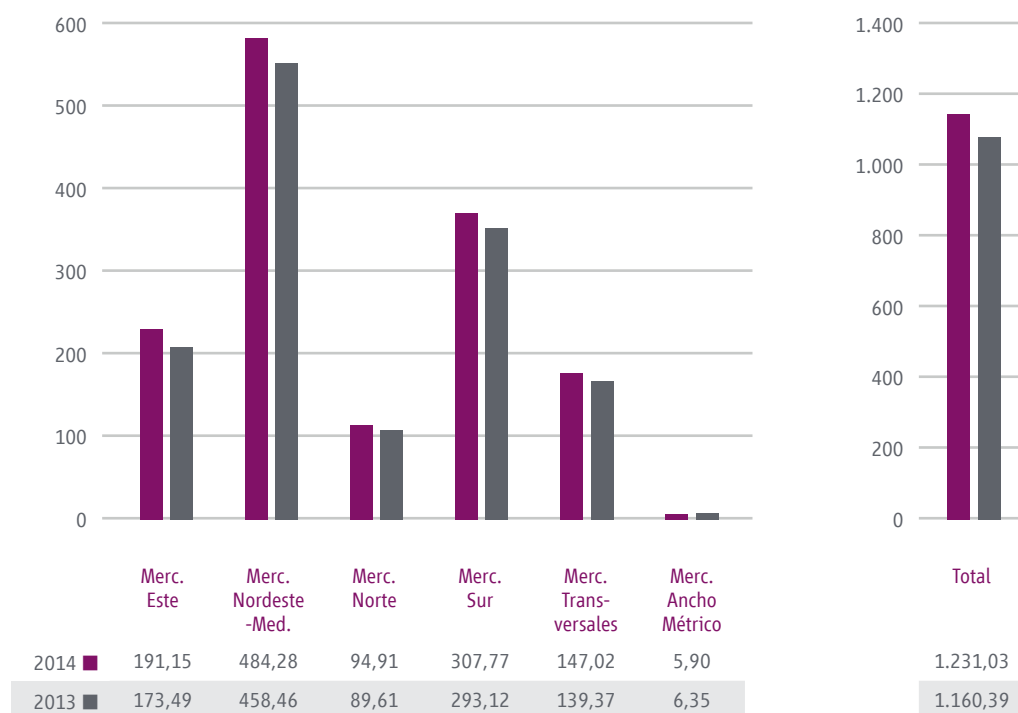
Mercados	Millones de euros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
Este	191,15	173,49	10,2
Nordeste-Med.	484,28	458,46	5,6
Norte	94,91	89,61	5,9
Sur	307,77	293,12	5,0
Transversales	147,02	139,37	5,5
Ancho Métrico	5,90	6,35	
<b>TOTAL</b>	<b>1.231,03</b>	<b>1.160,39</b>	<b>6,1</b>

## VIAJEROS (MILES DE VIAJEROS)

Mercados	Miles de viajeros		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
Este	4.833,7	4.323,6	11,8
Nordeste-Med.	10.669,2	8.959,8	19,1
Norte	3.642,6	3.114,6	17,0
Sur	6.831,6	6.051,5	12,9
Transversales	3.640,0	3.145,4	15,7
Ancho Métrico	68,1	7,4	
<b>TOTAL</b>	<b>29.685,2</b>	<b>25.602,4</b>	<b>15,9</b>

## SERVICIOS COMERCIALES

## INGRESOS TÍTULOS TRANSPORTE DE VIAJEROS (MILLONES DE EUROS)

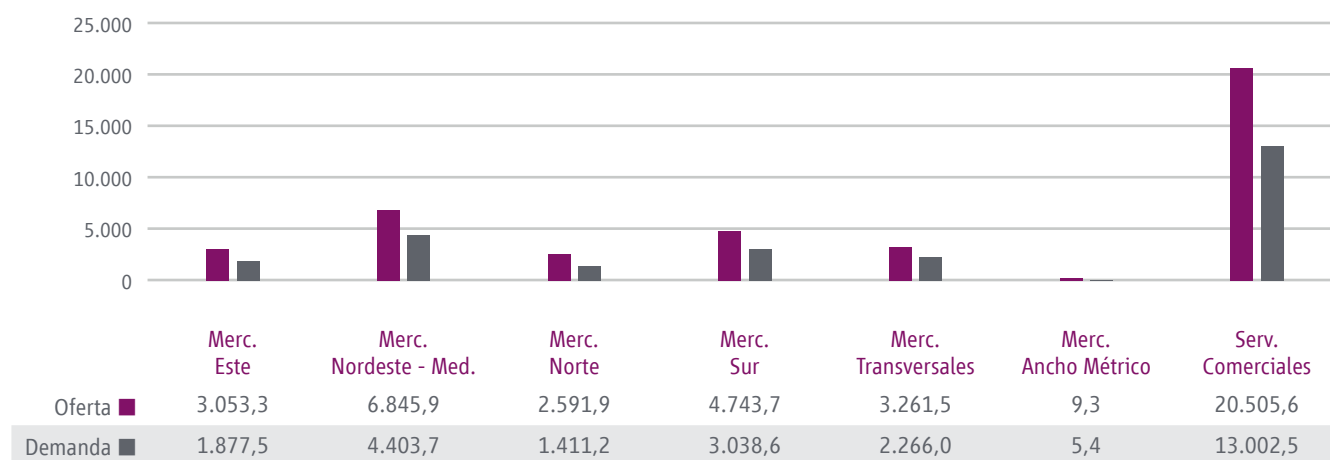


## VIAJEROS (MILES DE VIAJEROS)

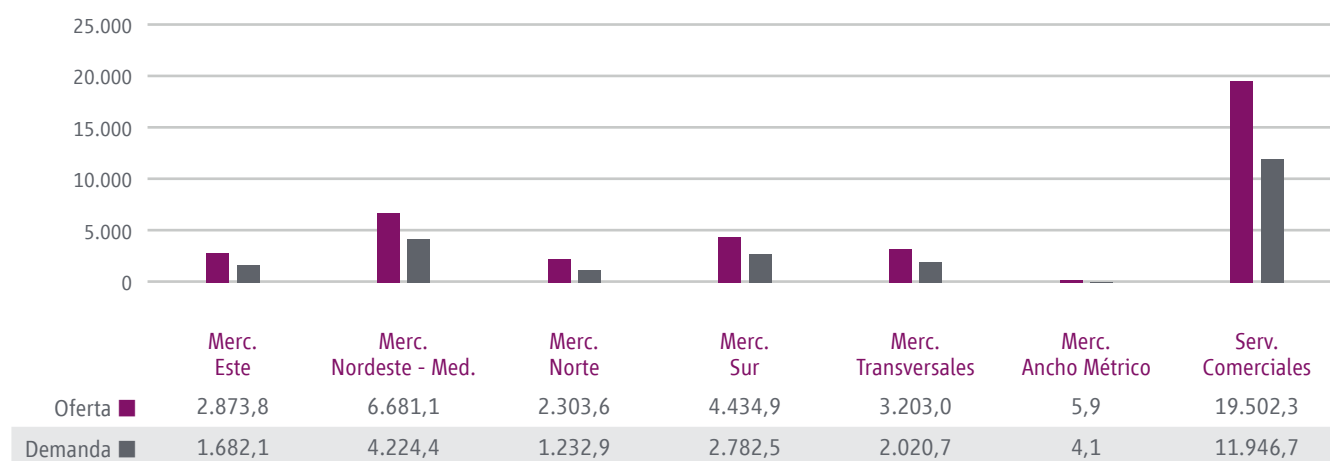


## SERVICIOS COMERCIALES

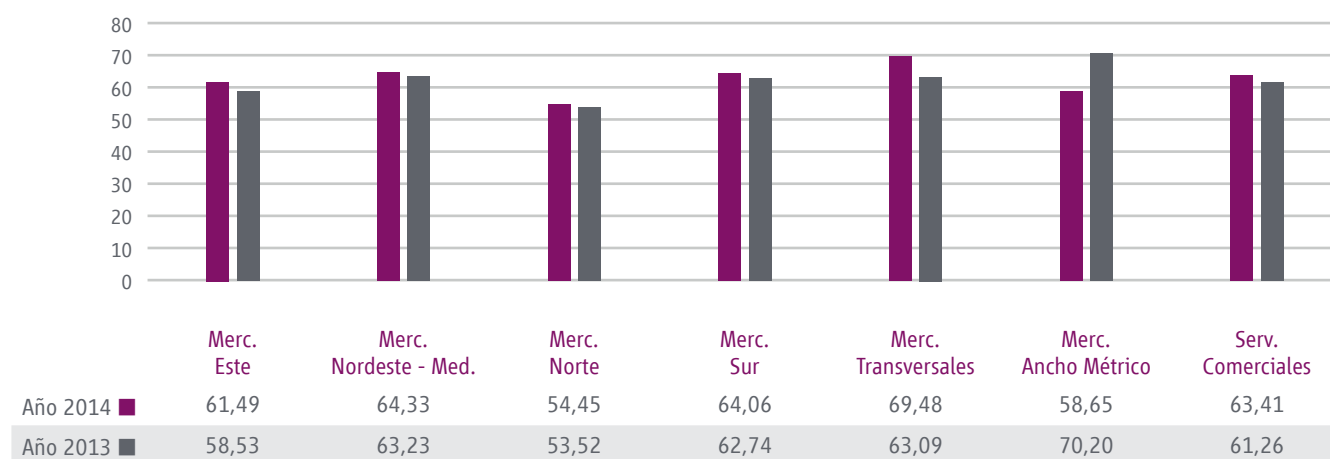
## AÑO 2014



## AÑO 2013



## APROVECHAMIENTO (%)



## 4.2.4. Conciliación entre las cuentas anuales y la cuenta de resultados de gestión

### RENFE VIAJEROS

CIERRE 2014	Datos en miles de euros			
	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
Títulos de Transporte	1.940.655	20	1.940.675	1.940.675
Convenios específicos con CC.AA.	21.376	-5.767	15.609	15.609 <sup>1</sup>
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	609.528	-4.884	604.644	604.644 <sup>1</sup>
<b>Ingresos de Tráfico</b>	<b>2.571.558</b>	<b>-10.631</b>		
Alquileres y Cánones	10.340	-128	10.212	10.212 <sup>1</sup>
Beneficios Venta Inmovilizado	0	0	0	0
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	840		840	840
Otros Ingresos	20.975	-1.145	19.831	19.831 <sup>1</sup>
Otros Ingresos Intragrupo	5.273	0	5.273	5.273 <sup>1</sup>
Convenios ADIF	18.493	-2.638	15.855	15.855 <sup>1</sup>
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0
Aplicación de Subvención de Capital	286	0	286	286
<b>Ingresos Varios</b>	<b>56.206</b>	<b>-3.911</b>		
<b>Ingresos Propios</b>	<b>2.627.765</b>	<b>-14.542</b>		
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>2.627.765</b>	<b>-14.542</b>		
Personal	558.333	1.383	559.716	559.716
Energía de Tracción	252.811	-2.078	250.733	247.263 <sup>2</sup>
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				3.471 <sup>3</sup>
Consumo de Materiales de Almacén	678	0	678	678 <sup>3</sup>
Cánones	602.869	-271	602.599	602.599 <sup>2</sup>
Servicios Adif	54.506	-344	54.162	54.162 <sup>2</sup>
Resto de Servicios	954.284	-3.324	950.960	950.965 <sup>2</sup>
<b>Gastos Propios</b>	<b>2.423.481</b>	<b>-4.634</b>		
Exceso de Provisión años anteriores		-1.561	-1.561	-1.561
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>2.423.481</b>	<b>-4.466</b>		
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>204.283</b>	<b>-10.076</b>		<b>0</b>
Amortizaciones	219.064			219.064
Retiros del Inmovilizado	10.716			10.716
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0
Otros Resultados				-1.729
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>-25.497</b>	<b>-10.076</b>	<b>-35.574</b>	<b>-35.575</b> Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	4.359			4.359
Gastos financieros	119.872			116.518
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				3.353 <sup>4</sup>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-115.513</b>	<b>0,000</b>		<b>-115.513</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-14.542			
Gastos de Ejercicios Anteriores	-6.195			
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>-8.347</b>	<b>8.347</b>	<b>0,000</b>	<b>0</b>
Ingresos Excepcionales	-1.729	1.729		
Gastos Excepcionales	0	0		
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>-1.729</b>	<b>1.729</b>		
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>-151.087</b>			<b>-151.087</b>
Impuesto sobre Beneficios	-3.483			-3.483
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-147.604</b>			<b>-147.604</b>

(1) Otros Ingresos de Explotación (671.424 miles de €).

(2) Otros Gastos de Explotación (1.854.988 miles de €).

(3) Aprovisionamientos (4.148 miles de €).

(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (3.353 miles de €).

## 4.3. Inversiones

En el ejercicio 2014 el gasto realizado por la sociedad RENFE Viajeros, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 77.600 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

Concepto	Miles de euros
	Gasto
Inversión material e inmaterial	77.599,6
Inversiones financieras	0,0
<b>Total</b>	<b>77.599,6</b>

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Proyecto	Miles de euros	
	Gasto	%
Adaptación de composiciones series 446 y 447 para la mejora de la accesibilidad	27.646,9	35,6
Suministro e instalación de máquinas autoventa para los núcleos de Cercanías y Media Distancia	5.907,9	7,6
Modificación de 10 trenes s/100, para el enlace ferroviario de alta velocidad con Francia y adaptación a dos clases de los 24 trenes de la serie 100	5.517,2	7,1
Desarrollo de nuevas funcionalidades para adaptar los sistemas a las nuevas políticas comerciales	2.801,7	3,6
Remodelación de 17 composiciones Talgo VI	2.691,9	3,5
Implementación de la funcionalidad Unidig 2.3.0D de las funciones nacionales de los equipos embarcados de las series 102, 112 y 103	2.280,5	2,9
Desarrollo e implantación de nuevas funcionalidades en el sistema de venta SIVER	2.185,0	2,8
Programas de mejora de la gestión energética trenes series 102, 112, 130 y 730	1.774,4	2,3
Instalación de tomas de corriente en butacas clase turista en trenes s/103	1.176,7	1,5

Por tipo de activo, la inversión realizada en 2014 por la sociedad RENFE Viajeros, S.A. se ha distribuido como se señala a continuación:

Tipo de activo	Miles de euros	
	Importe	%
Modernización y mejoras de material	51.303,8	66,1
Instalaciones en estaciones	13.584,9	17,5
Pagos realizados por material rodante adquirido en ejercicios anteriores	3.391,9	4,4
Otras inversiones	9.319,0	12,0
<b>Total</b>	<b>77.599,6</b>	<b>100,0</b>

Y de las inversiones asociadas al material rodante, su apertura por tipo de material es la siguiente:

Concepto	Miles de euros	
	Importe	%
Unidades eléctricas de Cercanías	31.806,6	58,2
Trenes de alta velocidad	16.279,7	29,8
Material Talgo	2.691,9	4,9
Trenes autopropulsados diesel	1.065,7	2,0
Trenes autopropulsados eléctricos	739,6	1,4
Trenes de Ancho Métrico	360,5	0,7
Locomotoras diesel, eléctricas y maniobras	121,4	0,2
Material diverso	1.630,3	3,0
<b>Total</b>	<b>54.695,7</b>	<b>100,0</b>

## 4.4. Actividad de I+D+i

RENFE Viajeros, S.A., es una sociedad que hoy en día ya compite con otras empresas desde un punto de vista intermodal, y está llamada a competir a medio plazo desde un punto de vista intramodal, en un entorno liberalizado, en mercados nacionales e internacionales, facilitando una movilidad sostenible y garantizando la cohesión social y territorial. En este contexto, es necesario reforzar la apuesta por la innovación con el propósito de contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos: la rentabilidad económica y la calidad percibida.

En el ámbito de la rentabilidad, se pretende incrementar los ingresos al tiempo que se trabaja en la mejora de la eficiencia de la empresa, optimizando recursos, generando sinergias y aumentando productividades.

Por lo que respecta al cliente, se contempla 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.

A continuación se indican las principales actuaciones llevadas a cabo en 2014:

- Implantación del sistema TMV que homogeneiza el proceso de solicitud de marchas de trenes a Adif, integrándolo con el sistema de venta.
- Implantación de la aplicación Supervisión de TSC en los terminales de venta de inspección portátiles.
- Sertren: Desarrollo de aplicación de carácter interno para Interventores y Supervisores de Servicio de a Bordo (SSB) y que permite chequear títulos de transporte y obtener su información en tiempo real para la prevención en el control del fraude.  
La herramienta también permite el acceso a URL's corporativas.
- Implantación de un servicio de conectividad WIFI para clientes de Renfe en Salas Club.
- Evoluciones del Revenue Management, como rastreador WEB de la competencia para RM, capturando las tarifas y la disponibilidad, para su posterior explotación para la propuesta de cupos tarifarios, dependiendo de la previsión de la demanda y de la oferta de la competencia.
- Nueva aplicación en el móvil RENFE TICKET para la gestión de compras y cambios de billetes en servicios de alta velocidad, larga distancia y media distancia.
- Inclusión de una nueva modalidad de pago basada en la pasarela de PayPal para la compra de billetes por Internet y por el móvil, como una nueva opción, más cómoda y segura, para pagar los billetes de tren.
- Implantación de la aplicación de Indemnizaciones Automáticas, para facilitar a los clientes las indemnizaciones por incidencias en el viaje (retrasos, falta de confort, etc.) de forma automática en internet y canales presenciales.
- Implantación de sistema ERTMS/ETCS, nivel 2, entre Alicante y Albacete.
- Coches en silencio en trenes AVE.
- Oferta del servicio de viaje puerta a puerta de las maletas de nuestros clientes.

## 4.5. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la sociedad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por los responsables financieros de la misma y por la Dirección de Finanzas y Administración de RENFE-Operadora, accionista único de la sociedad, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos, para el Grupo.

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

### RIESGO DE CRÉDITO

La sociedad 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 este sentido la sociedad gestiona los correspondientes servicios anteriormente indicados, establece los límites de crédito y evalúa 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 sociedad, 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 sociedad 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 mantenimiento de las disponibilidades líquidas necesarias en la sociedad se encuentra garantizado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante el contrato de tesorería centralizada que ambas tienen suscrito.

### RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

Las necesidades de financiación de la sociedad son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad pública empresarial RENFE-Operadora de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la misma mediante contratos de deuda espejo.

RENFE-Operadora tiene concertadas dos permutas de tipo de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre sus estados financieros, que posteriormente transfiere a la sociedad en virtud de las condiciones establecidas en los contratos de deuda espejo.

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 2014 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 53% (58% en 2013) del total.

## 4.6. Período medio de pago a proveedores

En la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2014 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 2014 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 61,37 días (64,06 días en el ejercicio 2013).

En el ejercicio 2015 está previsto desarrollar 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.

## 4.7. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio

En el mes de diciembre de 2014 se produjo el lanzamiento del Plan +Renfe, diseñado como un plan que persigue la mejora de la competitividad, sostenibilidad y eficiencia del Grupo Renfe para un entorno liberalizado, mediante la apuesta por la rentabilidad empresarial y por la mejora de la calidad del servicio que ofrecemos al cliente, así como para potenciar la marca Renfe.

Se ha articulado a través de 51 proyectos con gestión transversal, orientados en dos ejes: la rentabilidad y el cliente. En el ámbito de la rentabilidad, se pretende incrementar los ingresos sin olvidar el resultado económico global, buscando un mayor equilibrio. Al mismo tiempo, se trabaja en la mejora de la eficiencia de la empresa, optimizando recursos, generando sinergias y aumentando productividades.

Por lo que respecta al cliente, + Renfe contempla 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 50+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 público,
- Aumentar la calidad del servicio
- A mejorar la atención y los sistemas de fidelización al cliente.

Los proyectos estratégicos más relevantes que se están poniendo o se pondrán en marcha en el 2015 son:

- El diseño de un nuevo Plan Comercial y un plan de Aprovechamiento de Activos para 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.

## 4.8. Composición consejo de administración

### **RENFE VIAJEROS, S.A.**

A 31 de diciembre de 2014

#### **Presidente:**

D. PABLO VÁZQUEZ VEGA

#### **Consejeros:**

D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO

D<sup>a</sup> BERTA BARRERO VÁZQUEZ

D. MANUEL FRESNO CASTRO

D. JOAQUÍN DEL MORAL SALCEDO

D. JUAN MIGUEL BASCONES RAMOS

#### **Secretario:**

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

#### **Vicesecretaria:**

D<sup>a</sup>. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

## 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).**

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## PASSENGER TRANSPORT - PROFIT &amp; LOSS ACCOUNT 2014

	Million €					
	STATE GENERAL ADMIN.	CATALUÑA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	TOTAL
<b>1. REVENUE</b>	<b>1.053,81</b>	<b>314,41</b>	<b>8,79</b>	<b>1.377,01</b>	<b>1.287,79</b>	<b>2.664,80</b>
1.1. Sales	556,41	211,51	8,79	776,71	1.287,79	2.064,50
1.1.1. Sales (from customers)	522,81	185,97	0,84	709,62	1.231,03	1.940,65
1.1.2. Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...) *	33,61	12,09	0,02	45,72	56,76	102,48
1.1.3. Agreements with Autonomous Regions	-	13,44	7,92	21,37	-	21,37
1.2. Public funds	497,39	102,90	0,00	600,30	-	600,30
1.2.1. Public funds used for compensation of expenses (2013)	502,85	106,67	-	609,53	-	609,53
1.2.2. Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	-5,46	-3,77	-	-9,23	-	-9,23
<b>2. COSTS</b>	<b>-1.059,27</b>	<b>-318,18</b>	<b>-11,62</b>	<b>-1.389,06</b>	<b>-1.426,82</b>	<b>-2.815,89</b>
2.1. Wages and social security taxes	-244,70	-70,12	-2,86	-317,67	-110,54	-428,22
2.2. Energy resources for traction	-105,30	-40,27	-0,89	-146,46	-106,35	-252,81
2.3. Other operating expenses	-443,29	-129,84	-5,50	-578,63	-957,93	-1.536,56
2.3.1. Maintenance and repairs	-204,48	-51,58	-3,11	-259,18	-278,90	-538,07
2.3.2. Infrastructure charges	-96,41	-22,31	-0,57	-119,29	-483,32	-602,61
2.3.3. Other costs	-142,40	-55,95	-1,81	-200,16	-195,72	-395,88
2.4. Depreciation	-97,18	-31,03	-0,81	-129,02	-99,20	-228,22
2.5. Indirect and structural costs	-122,27	-28,44	-1,11	-151,82	-103,54	-255,36
2.6. Financial costs	-46,53	-18,48	-0,45	-65,47	-49,26	-114,73
<b>PROFIT (LOSS) BEFORE TAX</b>	<b>-5,46</b>	<b>-3,77</b>	<b>-2,83</b>	<b>-12,06</b>	<b>-139,03</b>	<b>-151,09</b>

## 5. RENFE Mercancías, S.A.

### 5.1. Introducción

El ejercicio 2014 debe considerarse el primero de funcionamiento real de las sociedades creadas en virtud de la aplicación del artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante RDL).

La aplicación del RDL supuso la segregación de la antigua entidad pública empresarial Renfe-Operadora, en cuatro sociedades mercantiles estatales, cuyo capital, al 100%, pertenece a RENFE-Operadora.

En el caso de la nueva sociedad de Mercancías, el RDL 22/2012, contempló la incorporación a la misma de IRION, MULTI y CONTREN.

La fecha operativa de inicio de actividades de la nueva sociedad, fue 1 de enero de 2014, si bien con efectos retroactivos desde el punto de vista contable fue el 1 de enero de 2013.

Asimismo, la actividad de transporte de mercancías en ancho métrico de la extinta FEVE, se integró, en la nueva sociedad.

El objeto social de RENFE Mercancías, S.A., según quedó 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.*

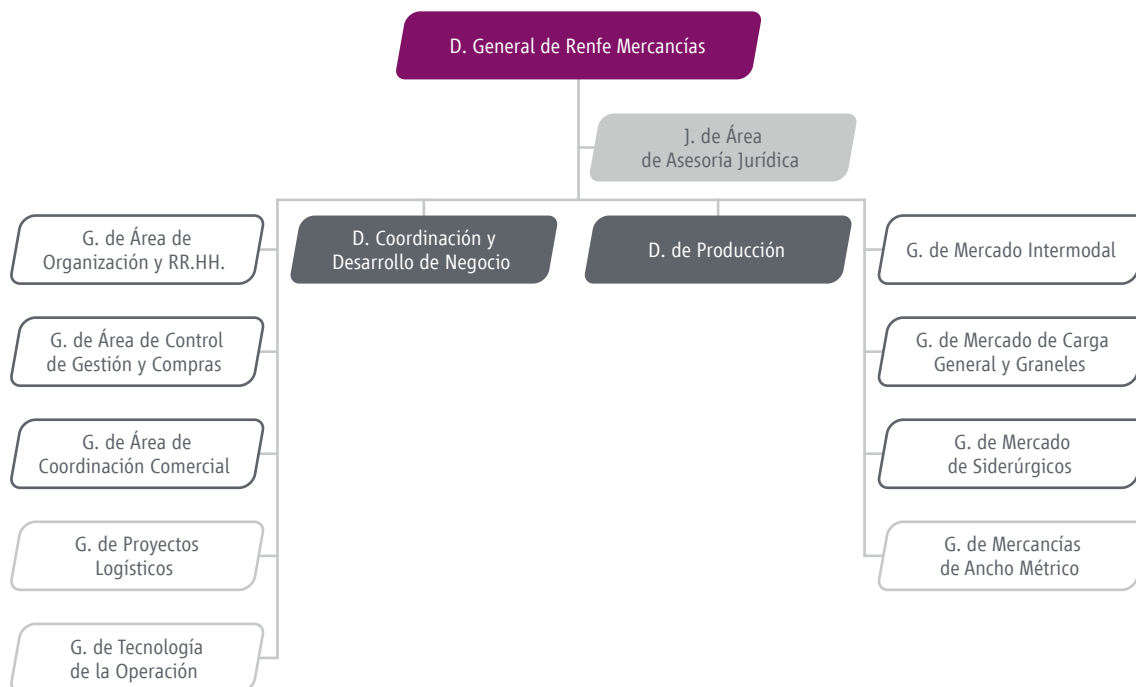
Con fecha 10-10-2014 se produjo el nombramiento de D. Pablo Vázquez Vega como Consejero y Presidente del Consejo de Administración en sustitución de D. Julio Gómez-Pomar Rodríguez, por incorporación de este último al Ministerio de Fomento en calidad de Secretario de Estado.

Así mismo, se produjo el nombramiento de D<sup>a</sup> Berta Barrero Vázquez como consejera de la Sociedad.

En el punto 9 de este Informe de Gestión se relacionan los integrantes del Consejo de Administración de esta Sociedad a 31 de Diciembre de 2014.

El modelo organizativo de la nueva sociedad incluye las áreas comerciales correspondientes a las extintas filiales y al negocio de Ancho Métrico, así como la creación de una Gerencia de Área de Coordinación Comercial.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2014, es el que se detalla a continuación:



Hay que destacar que la actividad de esta sociedad se desarrolla ya desde hace varios años en régimen de competencia tanto intermodal como intramodal, ya que existen diferentes empresas con licencia de empresa ferroviaria que realizan su actividad en este mercado.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Mercancías en su nueva configuración en el ejercicio 2014, 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.

## 5.2. Resultados y principales magnitudes

### HITOS DESTACABLES

La actividad y resultados de RENFE Mercancías S.A., en 2014 presentan una significativa mejora respecto al año anterior, debido a la reactivación paulatina de la situación económica general del país y de Europa, y al conjunto de medidas comerciales y de gestión aplicadas en el ejercicio.

La actividad comercial, respecto a 2013, crece en Ingresos de tráfico en un 12,5% y en Toneladas transportadas en un 10,8 %.

#### 1. Medidas Comerciales

- Captación de nuevos tráficos y clientes en prácticamente todos los sectores, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, y recuperación de otros tráficos que no se realizaron el año anterior (componentes de automoción a Alemania).
- Puesta en explotación de trenes de 700 metros para el transporte de Autos entre Valladolid y Francia, y de 525 metros para el transporte de contenedores entre Barcelona Puerto y Zaragoza.
- Captación de nuevos tráficos con origen y / o destino diferentes puertos (Barcelona, Santurtzi, Pasajes, Huelva...) de contenedores, bobinas de acero y productos químicos.
- Ajuste de la oferta de la Red Multicliente de Intermodal, tanto en frecuencias como en corredores, que, sin un impacto significativo en ingresos, sí ha permitido reducir gastos y mejorar su rentabilidad, incluyendo la puesta en marcha de penalizaciones por cancelación en el sistema de reserva de "huecos" a través del sistema Container Click.

#### 2. Medidas de Gestión

Todo el crecimiento del transporte en este año (la oferta de trenes, medida en Kilómetros-tren, se ha incrementado en un 5,6%) se ha realizado con un importante ajuste de los recursos empleados, tanto humanos como materiales, destacando:

- En el capítulo de Personal, con motivo del ERE y la movilidad con otras empresas del grupo Renfe, a lo largo del año, la plantilla se ha reducido en un 7,4%.  
Hay que destacar que el ahorro en gastos derivado del efecto conjunto de estos dos tipos de actuaciones (-4,1MM €) ha superado ya en 2014 el impacto económico de las indemnizaciones abonadas por el ERE (3 MM €), suponiendo una importante mejora, cuya proyección económica se materializará de forma íntegra en el ejercicio 2015 y posteriores.
- La organización ha podido asumir el repunte de actividad a pesar de la importante reducción de plantilla, debido a la implementación de medidas de incremento de productividad de todos los colectivos, y en particular del de conducción, orientadas a garantizar la prestación de los servicios con los niveles de calidad requeridos.
- La producción se ha realizado con una reducción significativa del número de locomotoras, 49 locomotoras se pusieron a disposición de Renfe Alquiler de Material S.A.
- Gestión de servicios en Terminales.- Adaptación a la política seguida por ADIF de declarar Terminales en régimen de "autoprestación" realizándose los servicios que antes prestaba Adif con nuestros propios medios a través de nuestra filial Logirail, con ahorro de gastos.  
También se ha conseguido la adjudicación de la gestión de la terminal de Abroñigal en el concurso planteado por ADIF y resuelto a favor de la UTE TILO, con participación al 50 % de RENFE Mercancías.
- Profundización en el análisis de la rentabilidad de los flujos de transporte, que ha permitido una mejor toma de decisiones en lo que se refiere a políticas comerciales con nuestros clientes y al ajuste de la oferta.

## RESULTADOS

Mercancías ha cerrado el año con unos Ingresos Totales de 259,8 millones de euros, lo que representa un incremento sobre 2013 del 11,2%.

A su vez, los Ingresos de Tráfico alcanzan la cifra de 249 millones de euros, superando en un 12,5% la del año anterior. Este crecimiento es general en todas las líneas de negocio, (+22,1%) en Multiproducto, (+17,4%) en Siderúrgicos (+14,7 %), en Automóvil, (+6,7 %) en Intermodal, excepto en Ancho Métrico donde disminuye un 2,6%.

En el capítulo de Gastos de explotación al EBITDA (Personal, Energía de Tracción, Cánones, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupo), estos alcanzaron la cifra de 293,6 millones de euros, lo que supone sólo un incremento del 2,4% sobre el importe de 2013, a pesar del incremento de actividad y fruto de las medidas de gestión y contención del gasto realizadas en el año.

Por partidas más significativas podemos destacar:

- Gastos de Personal. El Gasto del ejercicio ascendió a 98,1 millones de euros, un 3% inferior al del año 2013, con un sostenimiento del coste medio y un ahorro de 3 millones de euros.
- Cánones Adif. Se produce un incremento del gasto de 1,7 millones de euros, debido en parte al incremento del 5,6% de la producción medida en Kilómetros-tren, pero sobre todo por el cambio que supone la constitución de RENFE Mercancías como empresa ferroviaria, lo que significa tener que abonar el Canon de Acceso íntegro, mientras que en 2013 el mismo importe era para toda RENFE-Operadora.
- Energía de Tracción. El incremento de gasto respecto a 2013 es de 2,5 millones de euros (+5,4 %), frente a un incremento de la producción medida en Toneladas Kilómetro Brutas del 9%, siendo el comportamiento distinto según se trate de energía eléctrica, cuyo precio medio creció un 3,6% y la producción asociada un 10,5% mientras que en el caso de la energía diésel, su precio disminuyó un 8,6% y su producción asociada creció un 0,4%.
- Otros Materiales y Servicios (servicios prestados por terceros e intragrupo y servicios Adif).- Estas partidas requieren un análisis conjunto, por el cambio de gestión de los contratos de mantenimiento de material con la Industria Particular, que en 2013 eran gestionadas por Fabricación y Mantenimiento y en 2014 lo han sido directamente por Mercancías, al igual que en los gastos en Terminales, existe un desplazamiento de servicios ADIF a proveedores externos. En conjunto el gasto de estas partidas asciende a 139,1 millones de euros, lo que representa una desviación de + 2,6 millones sobre la cifra del año anterior, un 1,9%; aunque debido a las medidas adoptadas, se ha podido reducir el impacto del incremento de actividad, en partidas tan vinculadas a la misma como son los gastos de mantenimiento y operaciones en terminales.

Con todo ello, se obtiene un resultado bruto de explotación (EBITDA) negativo de 33,8 millones de euros, lo que representa una mejora de 19,4 millones de euros, un +36,4%, sobre el registrado en 2013.

La dotación a la amortización se reduce en 1,8 millones de euros respecto a la del año anterior, debido a varios efectos: a la ampliación de la vida útil a 40 años del material procedente de Ancho Métrico (0,7 millones de euros), a la baja del del material que se destinó a RENFE Alquiler de Material Ferroviario y a la propia depreciación de los activos.

Por su parte, el Resultado Financiero empeora, en 1,3 millones de euros, el del año anterior y en él se incluye el deterioro en la participación en la sociedad Logística y Transporte Ferroviario, S.A., (LTF), por importe de 0,3 millones de euros.

Finalmente, el Resultado antes de impuestos, se sitúa en -57,7 millones de euros, lo que significa una mejora respecto a 2013 de 19,1 millones de euros (+24,9%).

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2014 vs 2013 de las principales magnitudes de tráfico, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

## 5.2.1. Cuenta de resultados de gestión

### RENFE MERCANCÍAS

#### CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

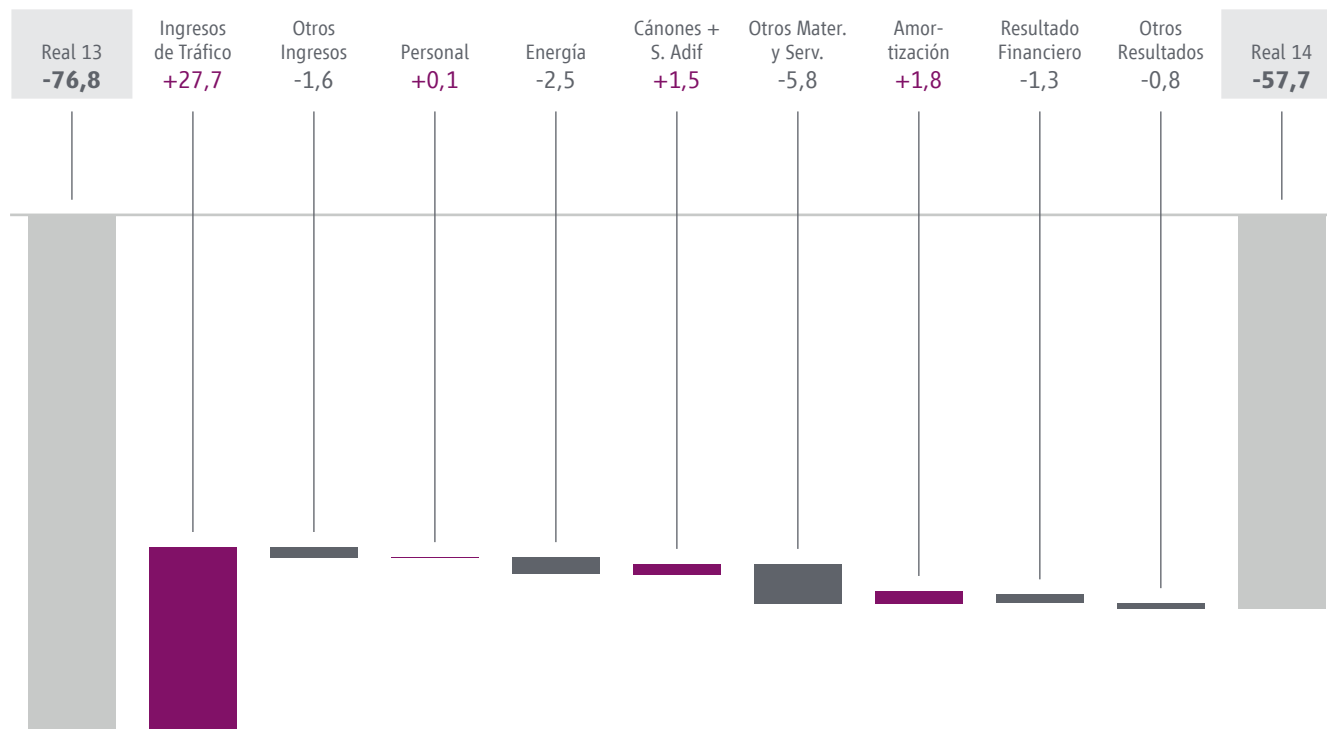
CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Ingresos de Tráfico	248,96	221,26	27,70	12,5
Otros Ingresos	10,84	12,40	-1,56	-12,6
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>259,80</b>	<b>233,66</b>	<b>26,14</b>	<b>11,2</b>
GASTOS				
Personal	98,07	101,11	-3,04	-3,0
Plan RRHH	2,99	0,00	2,99	
Energía de tracción	48,84	46,33	2,51	5,4
Cánones <sup>2</sup>	4,57	2,88	1,69	58,8
Servicios Adif	35,24	38,40	-3,16	-8,2
Servicios Intragrupo	72,45	74,88	-2,43	-3,2
Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales	8,74	4,56	4,18	91,6
Mantenimiento de Material	7,12	1,17	5,94	506,5
Resto de Servicios	15,58	17,47	-1,90	-10,9
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>293,59</b>	<b>286,81</b>	<b>6,77</b>	<b>2,4</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>-33,79</b>	<b>-53,15</b>	<b>19,37</b>	<b>36,4</b>
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	16,94	18,69	-1,75	-9,4
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>-50,73</b>	<b>-71,85</b>	<b>21,12</b>	<b>29,4</b>
Ingresos Financieros	1,58	4,17	-2,59	-62,1
Gastos Financieros	9,07	10,40	-1,33	-12,8
+/- Resultado Financiero	-7,49	-6,23	-1,26	-20,2
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	0,49	1,25	-0,76	-60,8
+/- Resultados Excepcionales				
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-57,74</b>	<b>-76,84</b>	<b>19,10</b>	<b>24,9</b>
- Impuesto sobre Beneficios	-3,26	-1,34	-1,93	-144,4
<b>= RESULTADO</b>	<b>-54,47</b>	<b>-75,50</b>	<b>21,03</b>	<b>27,9</b>
Coeficientes de Cobertura				
Al EBITDA( % )	88,5	81,5	7,0	
Al EBIT (%)	83,7	76,5	7,2	
Al Resultado (%)	82,7	75,6	7,1	

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

(2) 100% Canon Infraestructura.

## RENFE MERCANCÍAS

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## RENFE MERCANCÍAS

## PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2014	2013	Variación % 2014/2013
INGRESOS DE TRÁFICO			
Millones de Euros	248,96	221,26	12,5
Percepción Media (Céntimos de € / T.K.)	3,29	3,01	9,4
TRÁFICO			
TEU (miles de unidades equivalentes)	616	548	12,4
Toneladas (Miles)	21.282,4	19.202	10,8
TEU - kilómetro (millones)	274	278	-1,4
Toneladas - Kilómetro (Millones)	7.556,5	7.347	2,8
OFERTA			
T. K. B. (Millones)	18.361,3	16.847,2	9,0
T. K. B. Diésel (Millones)	2.590,5	2.580,1	0,4
T. K. B. Eléctricas (Millones)	15.770,8	14.267,1	10,5
Kilómetros - Tren (Miles)	20.169,6	19.092,4	5,6
TB / Tren	910	882	3,2
APROVECHAMIENTO			
TKN / TKB ( % ) <sup>1</sup>	41,2	43,6	-2,5
Ingresos / Km. Tren	12,34	11,59	6,5
TN / Tren	375	385	-2,6
PERSONAL			
Número medio de personas	1.616,2	1.700,0	-4,9

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

## RENFE MERCANCÍAS

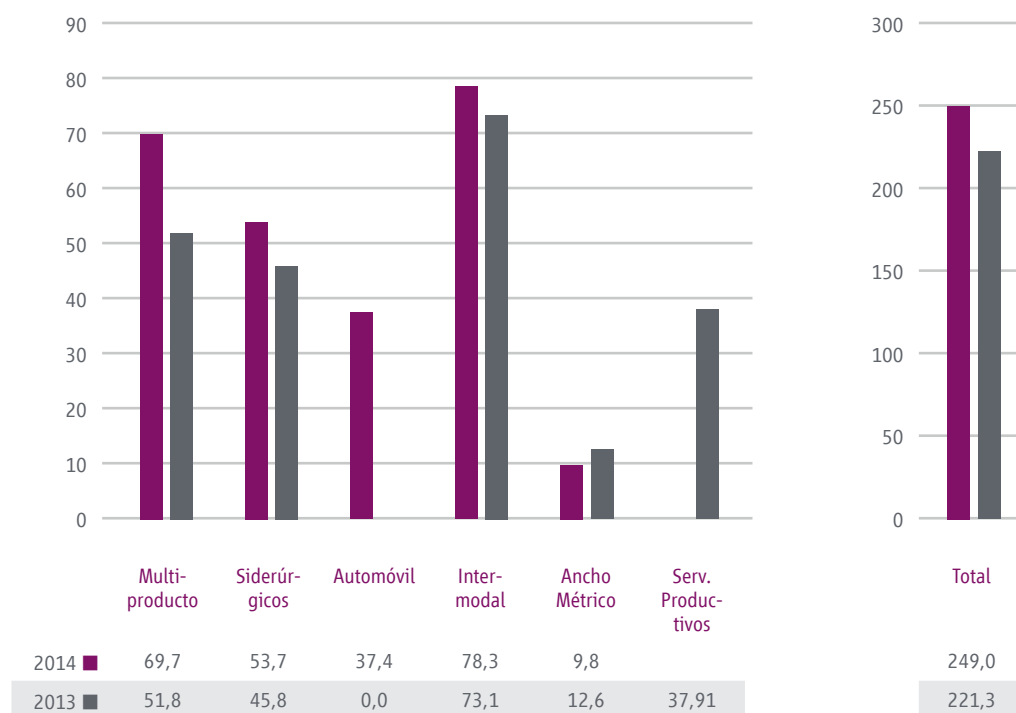
## DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2014			2013	
	IMPORTE (miles €)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	39.808,1	27,7	27,7	29,6	29,6
Servicios ADIF	35.239,9	24,5		27,5	
Canon Infraestructura	4.568,3	3,2		2,1	
Servicios Intragrupo*	72.451,6	50,4	78,1	53,7	83,4
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	8.741,2	6,1	84,2	3,3	86,6
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	7.115,6	5,0	89,2	0,8	87,5
Otros gastos tráfico de mercancías	4.227,7	2,9	92,1	5,6	93,1
Alquiler de Camas	1.815,2	1,3	93,4	1,2	94,2
Gastos de Viaje del Personal	1.697,3	1,2	94,5	1,2	95,5
Canon util. líneas otros operadores	941,9	0,7	95,2	0,5	96,0
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	775,4	0,5	95,7	0,6	96,6
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	563,5	0,4	96,1	0,3	96,9
Variación de Provisión Operaciones Comerciales	403,7	0,3	96,4	-0,8	96,2
Energía U.D.T.	378,9	0,3	96,7	0,3	96,5
Tributos	262,0	0,2	96,9	0,0	96,5
Trabajos Realizados por Terceros	145,6	0,1	97,0	0,2	96,7
Resto	4.365,6	3,0	100,0	3,3	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>143.693,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

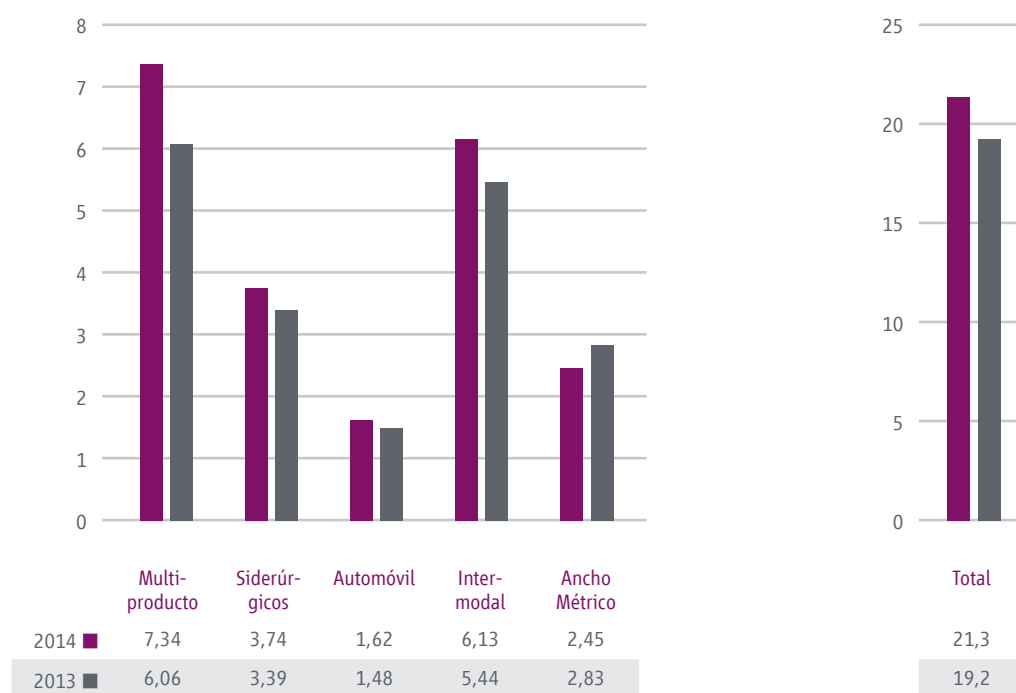
(\*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe.

## RENFE MERCANCÍAS

## INGRESOS DE TRÁFICO MERCANCÍA Y LOGÍSTICA (MILLONES DE EUROS)

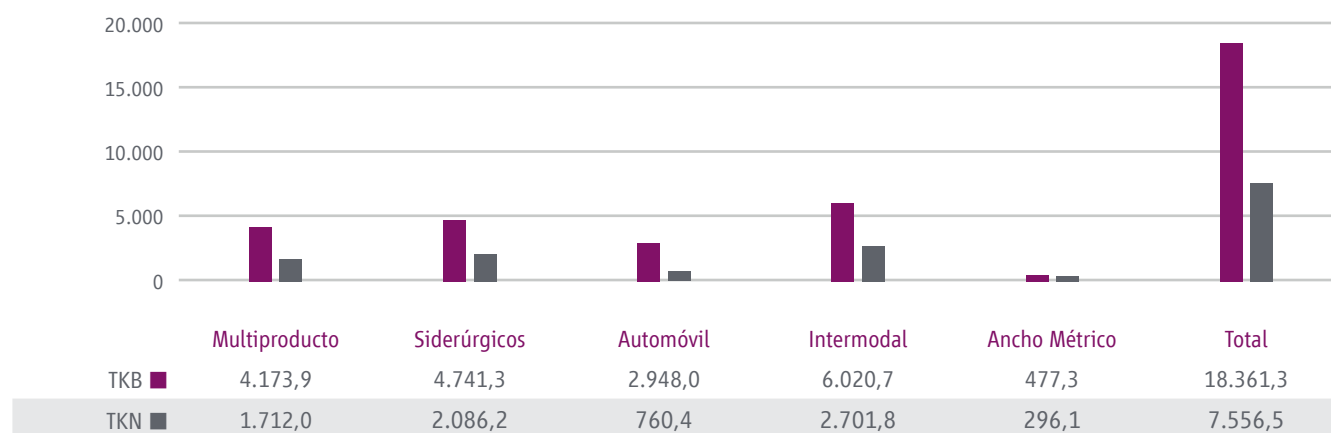


## TONELADAS (MILLONES DE TONELADAS)

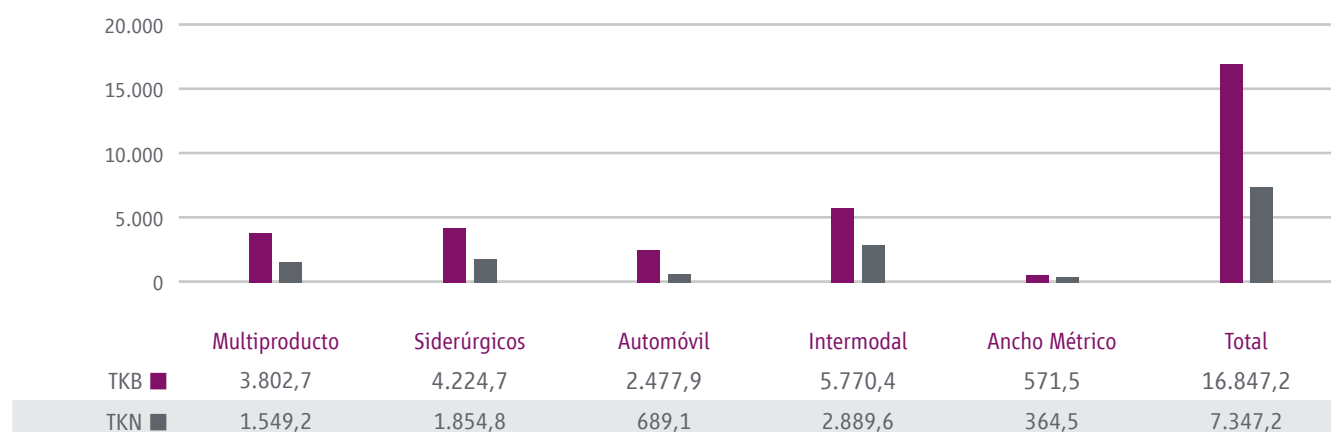


## RENFE MERCANCÍAS

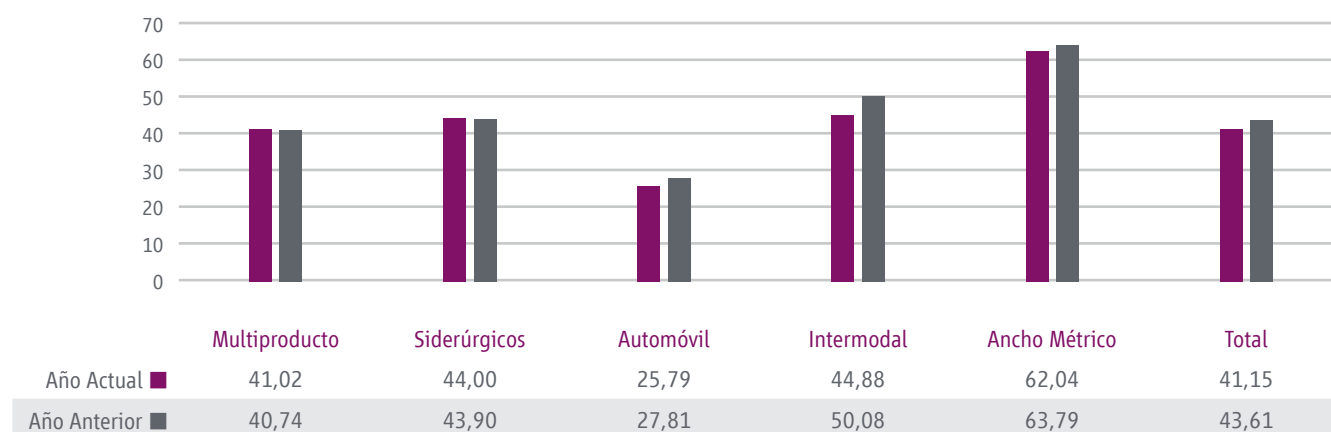
## TRÁFICO AÑO 2014



## TRÁFICO AÑO 2013



## APROVECHAMIENTO (%)



## RENFE MERCANCÍAS

## MERCADO INTERMODAL

CONCEPTO	Toneladas (Miles)		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
Tráfico Nacional Marítimo	2.851	2.491	14,5
Tráfico Nacional Terrestre	1.381	1.195	15,5
<b>Tráfico Nacional Total</b>	<b>4.232,0</b>	<b>3.686,1</b>	<b>14,8</b>
Importación	988	910	8,6
Exportación	912	796	14,7
Tránsito	0	52	-99,1
<b>Tráfico Internacional Total</b>	<b>1.900,4</b>	<b>1.757,6</b>	<b>8,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.132,3</b>	<b>5.443,7</b>	<b>12,6</b>

CONCEPTO	Toneladas Kilómetro (Millones)		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
Tráfico Nacional Marítimo	1.328	1.196	11,0
Tráfico Nacional Terrestre	781	738	5,9
<b>Tráfico Nacional Total</b>	<b>2.109,4</b>	<b>1.933,9</b>	<b>9,1</b>
Importación	286	473	-39,5
Exportación	306	449	-31,9
Tránsito	0	33	-99,1
<b>Tráfico Internacional Total</b>	<b>592,4</b>	<b>955,7</b>	<b>-38,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.701,8</b>	<b>2.889,6</b>	<b>-6,5</b>

## RENFE MERCANCÍAS

## VAGON COMPLETO (MILES TONELADAS)

CONCEPTO	Toneladas (Miles)		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	3.503	3.073	14,0
CARBONES	2.624	1.896	38,4
CARBONES Y GRANELES A.M.	1.934	2.111	-8,4
CEREALES	831	803	3,5
PIEDRAS Y TIERRAS	783	371	111,4
CEMENTOS	727	595	22,3
AUTOS	622	545	14,0
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	514	716	-28,2
ACEITES	251	238	5,6
BUTANO Y PROPANO	250	260	-3,8
PAPEL	249	236	5,2
MADERAS	222	234	-5,0
PRODUCTOS QUÍMICOS	219	214	2,3
CUALQUIER MERCANCÍA	154	366	-57,8
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	121	18	580,8
CALIZAS	115	151	-23,7
ABONOS	106	107	-1,3
SAL	105	99	6,1
CENIZAS VOLANTES	84	39	113,7
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	75	21	259,9
MINERALES	65	76	-14,5
TTES. MILITARES	14	0	>1000
ENVASES VACÍOS	0	12	-100,0
TTES. EXCEPCIONALES	0	1	-75,3
<b>TRÁFICO NACIONAL</b>	<b>13.567,5</b>	<b>12.179,8</b>	<b>11,4</b>
IMPORTACIÓN	651	619	5,2
EXPORTACIÓN	931	959	-3,0
<b>TRÁFICO INTERNACIONAL</b>	<b>1.582,5</b>	<b>1.578,6</b>	<b>0,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>15.150,1</b>	<b>13.758,4</b>	<b>10,1</b>

## RENFE MERCANCÍAS

## MERCADO INTERMODAL (MILLONES TONELADAS KILÓMETRO)

CONCEPTO	Toneladas Kilómetro (Millones)		Variación 2014/2013 (%)
	2014	2013	
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	1.943	1.682	15,5
AUTOS	336	252	33,2
MADERAS	301	205	46,9
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	234	297	-21,3
CEREALES	207	218	-4,8
ACEITES	189	72	163,6
CARBONES	144	211	-31,9
PRODUCTOS QUÍMICOS	136	87	57,1
CEMENTOS	110	115	-3,8
PAPEL	95	130	-26,5
CUALQUIER MERCANCÍA	85	165	-48,4
BUTANO Y PROPANO	69	112	-38,3
CALIZAS	67	3	1.906,0
MINERALES	65	57	13,4
CARBONES Y GRANELES A.M.	63	68	-7,8
CENIZAS VOLANTES	33	15	116,0
ABONOS	31	15	111,9
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	25	17	47,7
PIEDRAS Y TIERRAS	15	22	-31,3
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	14	6	119,0
TTES. EXCEPCIONALES	10	1	1.481,5
SAL	3	24	-88,6
ENVASES VACÍOS	0	3	-99,0
<b>TRÁFICO NACIONAL</b>	<b>4.175,4</b>	<b>3.776,1</b>	<b>10,6</b>
IMPORTACIÓN	284	271	4,8
EXPORTACIÓN	395	411	-3,8
<b>TRÁFICO INTERNACIONAL</b>	<b>679,3</b>	<b>681,6</b>	<b>-0,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.854,7</b>	<b>4.457,7</b>	<b>8,9</b>

## 5.2.2 Conciliación entre las cuentas anuales y la cuenta de resultados de gestión

### RENFE MERCANCÍAS

CIERRE 2014	Datos en miles de euros			
	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
Títulos de Transporte	248.962	128	249.090	249.090
<b>Ingresos de Tráfico</b>	<b>248.962</b>	<b>128</b>		
Alquileres y Cánones	4.709	4	4.713	4.713 <sup>1</sup>
Beneficios Venta Inmovilizado	0	0	0	0
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0		0	0
Otros Ingresos	1.776	213	1.989	-552 <sup>1</sup>
Otros Ingresos Intragrupo	821	2	823	3.364 <sup>1</sup>
Convenios ADIF	3.534	-95	3.438	3.438 <sup>1</sup>
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0
Aplicación de Subvención de Capital	0	0	0	0
<b>Ingresos Varios</b>	<b>10.840</b>	<b>123</b>		
<b>Ingresos Propios</b>	<b>259.802</b>	<b>251</b>		
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>259.802</b>	<b>251</b>		
Personal	101.059	413	101.471	101.471
Energía de Tracción	48.837	-395	48.443	46.353 <sup>2</sup>
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				2.090 <sup>3</sup>
Consumo de Materiales de Almacén	0	0	0	0 <sup>3</sup>
Cánones	4.568	-28	4.541	4.541 <sup>2</sup>
Servicios Adif	35.240	148	35.387	35.387 <sup>2</sup>
Resto de Servicios	103.885	279	104.164	104.165 <sup>2</sup>
<b>Gastos Propios</b>	<b>293.589</b>	<b>417</b>		
Exceso de Provisión años anteriores		-655	-655	-655
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>293.589</b>	<b>-237</b>		
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>-33.788</b>	<b>489</b>		
Amortizaciones	16.713			16.713
Retiros del Inmovilizado	232			232
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo				0
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>-50.732</b>	<b>489</b>	<b>-50.244</b>	<b>-50.244</b> Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	1.582			1.582
Gastos financieros	9.074			8.783
Diferencias de cambio (gasto)				0 <sup>4</sup>
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				291 <sup>4</sup>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-7.492</b>			<b>-7.492</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	251			
Gastos de Ejercicios Anteriores	-237			
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>489</b>	<b>-489</b>		
Ingresos Excepcionales	0	0		
Gastos Excepcionales	0	0		
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>-57.736</b>			<b>-57.736</b>
Impuesto sobre Beneficios	-3.265			-3.265
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-54.471</b>			<b>-54.471</b>

(1) Otros Ingresos de Explotación (10.963 miles de €).

(2) Otros Gastos de Explotación (190.446 miles de €).

(3) Aprovisionamientos (2.090 miles de €).

(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (291 miles de €).

## 5.3. Inversiones

En el ejercicio 2014 el importe realizado por la sociedad RENFE Mercancías, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 2.858 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

	(miles de euros)
Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	2.858,1
Inversiones financieras	0,0
<b>Total</b>	<b>2.858,1</b>

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

	(miles de euros)	
Proyecto	Gasto	%
Fabricación de 200 vagones plataforma portacontenedores MC45	806,2	28,2
Adquisición de elementos necesarios para el cambio de ancho de locomotoras S/252 y adaptación 25 KV	742,6	26,0
Suministro y montaje de 240 ejes de ancho UIC para vagones portacoches MA7	391,8	13,7
Adquisición de 100 vagones dobles porta-automóviles tipo MA, para el mercado de Automóviles	228,2	8,0
Refuerzo conjunto tracción de vagones del mercado de Siderúrgicos	156,8	5,5

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2014 ha sido:

	(miles de euros)	
Tipo de activo	Importe	%
Pagos realizados por material rodante adquirido en ejercicios anteriores	1.426,2	49,9
Modernización y mejoras de material	1.303,8	45,6
Otras inversiones	128,1	4,5
<b>Total</b>	<b>2.858,1</b>	<b>100,0</b>

Y la apertura de las inversiones en material rodante según el tipo del mismo es la siguiente:

	(miles de euros)	
Tipo de material	Importe	%
Vagones	1.711,4	62,7
Locomotoras eléctricas	883,0	32,3
Material Ancho Métrico	97,7	3,6
Locomotoras varias series	37,9	1,4
<b>Total</b>	<b>2.730,0</b>	<b>100,0</b>

## 5.4. Sociedades participadas por Renfe Mercancías S.A.

La sociedad RENFE Mercancías, 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 Mercancías, 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 2014.

Se trata de:

Denominación	Participación RENFE Mercancías, 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, siendo la de RENFE Mercancías la participación mayoritaria.

Respecto de las segundas, la relación y el porcentaje de participación de RENFE Mercancías, S.A., en las mismas, es la siguiente:

Denominación	Participación RENFE Mercancías, 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%

### 5.4.1. LOGIRAIL, S.A.

#### 5.4.1.1. 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.

#### 5.4.1.2. Resultados y Principales Magnitudes

En el cierre del ejercicio 2014, los ingresos se sitúan en 9.144 miles de euros.

El resultado de explotación y antes de impuestos, registran saldos de 656 miles de euros (7,17% sobre ingresos) y 576 miles de euros (6,30% sobre ingresos) respectivamente.

Los ingresos aumentan en 3.593 miles de euros, lo que supone un 64,7% más que al cierre de 2013. Durante el ejercicio se ha continuado con las acciones que se iniciaron 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 su conjunto, la estructura de costes mejora ligeramente sobre el cierre del año anterior, al situarse en el 92,83% en 2014, frente al 95,32% de 2013. Por naturaleza, destacan las partidas de aprovisionamientos, con su principal concepto, servicios de transporte por ferrocarril y acarreos. El incremento de los gastos de personal también es significativo. Al cierre de 2013 la plantilla media de empleados alcanzó la cifra de 48 empleados, aumentando sus recursos humanos en 15 empleados más respecto al ejercicio anterior. Y para el cierre de este ejercicio 2014 se ha incrementado en 30 adicionales. La plantilla media de empleados para el 2014 se sitúa por lo tanto en 78 empleados.

Efecto que permite mejorar el resultado de explotación en el 152,3% frente al año anterior.

#### 5.4.2. PECOVASA RENFE MERCANCÍAS, S.A.

##### 5.4.2.1. 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 Suardiaz 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.

##### 5.4.2.2. Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2014, la cifra de negocio se sitúa en 13.818 miles de euros, experimentando una ligera mejora (4,0%), sobre los datos del ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó 13.288 miles de euros.

La mejora se debe al aumento de actividad experimentado, como consecuencia del incremento en la fabricación de vehículos en España. Durante el ejercicio 2014, los vehículos matriculados en el territorio nacional ascendieron a 855 miles de unidades, lo que representa un 18,4% más que en el mismo periodo del año anterior. En este escenario, la compañía transportó 205.158 vehículos, lo que supone un 14,6% de incremento frente a los realizados en 2013.

Del total de unidades transportadas por la compañía durante 2014, el 83,97% corresponden a unidades de exportación.

A pesar del aumento de la actividad, el coeficiente de cobertura del EBITDA empeora respecto a 2013 en el 2,8%, situándose en el 104,6%. Como resultado de la concurrencia de diversas causas: disminución del volumen de coches en las campas, ajustes de las tarifas de tracción, o la necesidad de realizar triangulaciones deficientes para mantener los tráfico.

También se ha producido, respecto al cierre del año anterior, un sustancial empeoramiento de los resultados financieros (150,8%), al situarse en -321 miles de euros frente a los -128 miles de euros del año anterior, como consecuencia fundamentalmente del aumento de la partida correspondiente a deterioros y resultado de instrumentos financieros al registrarse un ajuste en el valor de la participación en Puerto Seco Ventastur, reconociéndose un deterioro de 358 miles de euros (151 miles de euros en 2013).

### 5.4.3. LOGÍSTICA Y TRANSPORTE FERROVIARIO, S.A.

#### 5.4.3.1. 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 es 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 PE-COVASA. 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.

Una vez se decida la valoración realizada sobre los vagones de la compañía, se procederá a la transferencia de activos.

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 se encuentra en disolución, mediante la correspondiente acta de Decisiones de Accionista Único.

#### 5.4.3.2. Resultados y Principales Magnitudes

En el cierre del ejercicio 2014, la Sociedad no presenta ingresos. El último mes en el que realizó su actividad de explotación comercial fue en octubre del ejercicio anterior, por lo que en noviembre su actividad ya fue transferida a Pecovasa. El único saldo de ingresos que sigue manteniendo es el de otros ingresos de explotación por importe de 230 miles de euros, se ha visto incrementado en un 4,1%.

El resultado de explotación se sitúa en -199 miles de euros, frente a -206 miles de euros del ejercicio anterior. La estructura de costes empeora respecto a 2013, por el efecto que causan los datos comentados anteriormente, ya que se sitúa en el 186,52% de los ingresos, frente al 121,39% del año anterior. Si bien todos los conceptos de gasto disminuyen respecto al ejercicio 2013, éstos no han podido absorber el impacto de la reducción de ingresos producido durante el ejercicio actual.

El resultado después de impuestos de 2014 se sitúa en -287 miles de euros frente a los -352 miles de euros del ejercicio anterior, todo ello causa del estado de liquidación en el que se encuentra la sociedad.

### 5.4.4. PUERTO SECO VENTASTUR, S.A.

#### 5.4.4.1. 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 centra en la explotación y gestión de centros logísticos de distribución de mercancías y automóviles. Su negocio está determinado por la gestión de la campa ubicada en Venta de Baños.

#### 5.4.4.2. Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2014, la cifra de negocio se sitúa en 110 miles de euros, experimentando un sustancial empeoramiento (64,2%), sobre los datos del ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó 307 miles de euros. Este descenso se debe a que su negocio, como ya se ha dicho, está determinado por la gestión de la campa ubicada en Venta de Baños, que ha ido experimentando un continuo decremento en su nivel de actividad, siendo su ocupación actual inferior al 8%, sin que existan perspectivas de mejora.

Sus gastos de explotación, incluidas las amortizaciones, ascienden a 363 miles de euros, cifra prácticamente similar (+0,8%) a los 360 miles de euros correspondientes a 2013. Si bien en el presente ejercicio, se contabilizan 76 miles de euros como deterioro sobre la totalidad de los anticipos e inmovilizado en curso. Con lo que el EBIT presenta una pérdida de 322 miles de euros, notablemente superior a los -48 miles de euros de 2013.

Con un resultado financiero de -79 miles de euros, que es ligeramente superior (6,8%) al ejercicio anterior, se cierra el año con un resultado negativo después de impuestos de 292 miles de euros, cifra que, aun teniendo en cuenta la disminución de ingresos, mejora en 162 miles de euros (35,7%) el resultado del ejercicio anterior.

Debido a estas pérdidas y a las acumuladas en ejercicios anteriores, el patrimonio neto de Puerto Seco Ventastur al cierre del ejercicio 2014 está situado en 256 miles de euros, representando el 36,57% de los 700 miles de euros de capital social, situación que conduce a incurrir en causa de disolución. Ahora bien, dado que dispone de préstamos participativos de los socios por 550 miles de euros, refuerza su posición patrimonial ante esta eventualidad, toda vez que el patrimonio neto ajustado sería de 806 miles de euros, representando el 115,14% del capital social.

Adicionalmente, Puerto Seco Ventastur viene arrastrando en los últimos ejercicios problemas de liquidez que han determinado la necesidad de que sus socios le abran vías de financiación. Estas se materializan en préstamos participativos por los ya citados 550 miles de euros y líneas de crédito por 1.975 miles de euros, de los que están dispuestos 1.831 miles de euros. El vencimiento de ambos conceptos se sitúa el 31 de diciembre de 2015.

Dados los plazos exigidos por la ley y la necesidad de autorización por parte del Consejo de Ministros para realizar la disolución (ya que su accionariado es casi un 68% público), se decidió reequilibrar la situación patrimonial de la sociedad y posteriormente, instar su liquidación. En diciembre se adoptó en la Junta General de Socios de PUERTO SECO VENTASTUR el acuerdo de reducción de capital social en 1.100 miles de euros para compensar pérdidas.

Se ha recibido la valoración de la campa encargada a la Sociedad Estatal de Gestión Inmobiliaria de Patrimonio, S.A. (Segipsa) a la vista de la cual se está trabajando sobre cómo proceder a realizar la subasta del terreno, principal activo de la Sociedad, con vistas a realizar su liquidación.

## 5.5. Negocios conjuntos

La aportación de la Unión Temporal de Empresas UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA), a los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2014 ha sido la siguiente:

	(miles de euros)		(miles de euros)
Balance	31/12/2014	Cuenta de pérdidas y ganancias	31/12/2014
Inmovilizado material	26	Ventas	588
Cuentas a cobrar	745	Aprovisionamientos	(217)
Periodificaciones	474	Gastos de personal	(131)
Tesorería	1.033	Servicios exteriores	(226)
Resultados	(7)	Amortizaciones	(1)
Proveedores	(1.070)	Gastos financieros	(4)

El resultado final de la UTE al 31 de diciembre de 2014 es un beneficio de 7 mil euros.

Esta UTE se constituye el 8-10-2014 a raíz de la adjudicación de la gestión de la terminal de Abroñigal en el concurso planteado por ADIF.

## 5.6. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la sociedad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por los responsables financieros de la misma y por la Dirección de Finanzas y Administración de RENFE-Operadora, accionista único de la sociedad, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos para el Grupo.

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

### RIESGO DE CRÉDITO

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

En este sentido, la sociedad gestiona los correspondientes servicios anteriormente indicados, establece los límites de crédito y evalúa 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 sociedad, 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 sociedad 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 mantenimiento de las disponibilidades líquidas necesarias en la Sociedad se encuentra garantizado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante el contrato de tesorería centralizada que ambas tienen suscrito.

### RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

Las necesidades de financiación de la sociedad son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la misma mediante contratos de deuda espejo.

RENFE-Operadora tiene concertadas dos permutas de tipo de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre sus estados financieros, que posteriormente transfiere a la sociedad en virtud de las condiciones establecidas en los contratos de deuda espejo.

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 2014 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 53% (58% en 2013) del total.

## 5.7. Período medio de pago a proveedores

En la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2014 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 2014 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 41,66 días (50,91 días en el ejercicio 2013).

En el ejercicio 2015 está previsto desarrollar 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.

## 5.8. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio

En el mes de Diciembre de 2014 se produjo el lanzamiento del Plan +Renfe, consistente en la puesta en marcha de 51 proyectos orientados a la mejora de los ingresos, mejora de la eficiencia y mejora de la calidad, 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 encaminadas, en línea con los objetivos del grupo empresarial, a mejorar los resultados, la rentabilidad de los negocios y la productividad de los recursos. Estas actuaciones se han estructurado en tres ejes básicos: saneamiento de la actividad, disminución de la capacidad instalada y mejora de eficiencia y la productividad en las operaciones.

Entre ellas cabe destacar las orientadas a la optimización del parque de material; revisión de los planes de mantenimiento del mismo; estudios para la mejora de la eficiencia energética; establecimiento de acuerdos internacionales para la coordinación de la programación anual de estos servicios; afianzamiento del modelo de Autoprestación de servicios en terminales; intensificación de medidas tendentes a conseguir nuevos incrementos de productividad del personal de conducción; coordinación, dentro del marco SHIT2RAIL, de un proyecto para un vagón versátil que pueda transportar distinta tipología de mercancía; revisión contractual de la cartera de clientes; captación de nuevos tráficos; desarrollo de actividades con puertos; desarrollo de tráficos internacionales.

A través de la implementación de esta batería de acciones, Renfe Mercancías pretende detener e invertir la secuencia de resultados negativos que históricamente han acompañado el desarrollo de su actividad, de forma que se garantice la sostenibilidad de la sociedad.

## 5.9. Composición Consejo de Administración

### **RENFE MERCANCÍAS, S.A.**

A 31 de diciembre de 2014

#### **Presidente:**

D. PABLO VÁZQUEZ VEGA

#### **Consejeros:**

D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO

D<sup>a</sup> BERTA BARRERO VÁZQUEZ

D. MANUEL FRESNO CASTRO

D. JOAQUÍN DEL MORAL SALCEDO

D. ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA

D. JUAN MIGUEL BASCONES RAMOS

#### **Secretario:**

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

#### **Vicesecretaria:**

D<sup>a</sup>. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

## 6. Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.

### 6.1. Introducción

El ejercicio 2014 debe considerarse el primero de funcionamiento real de las sociedades creadas en virtud de la aplicación del artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

La aplicación del RDL supuso la segregación de la antigua entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en cuatro sociedades mercantiles estatales, cuyo capital, al 100%, pertenece a RENFE-Operadora.

El objeto social de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A., según quedó definido en sus Estatutos, es el siguiente:

*La sociedad tiene por objeto la prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.*

*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.*

Con fecha 10-10-2014 se produjo el nombramiento de D. Pablo Vázquez Vega como Consejero y Presidente del Consejo de Administración de esta Sociedad en sustitución de D. Julio Gómez-Pomar Rodríguez, por incorporación de este último al Ministerio de Fomento en calidad de Secretario de Estado.

Asimismo, se produjo el nombramiento de D<sup>a</sup> Berta Barrero Vázquez como consejera de la Sociedad.

En el punto 9 de este Informe de Gestión se relacionan los integrantes del Consejo de Administración de esta Sociedad a 31 de Diciembre de 2014.

En noviembre de 2014 se ha definido un nuevo modelo organizativo que persigue realizar la Gestión integral del servicio de mantenimiento de todo el parque de vehículos de las Sociedades Operadoras, optimizando las condiciones tanto técnicas como económicas del mantenimiento de todo su material y Renfe Fabricación y Mantenimiento se convierte en Entidad Encargada del Mantenimiento del Grupo Renfe.

De esta manera todos los Contratos de mantenimiento pasan a ser gestionados por la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento, que establecerá un único Contrato con cada una de las Sociedades para el mantenimiento de su parque. Es por este motivo por el que el nuevo organigrama de la Sociedad incorpora la nueva Dirección de Clientes y Gestión de Activos, que tiene como principal responsabilidad la gestión de esos Contratos.

Por otra parte se crea la Dirección de Servicios Industriales uniendo las anteriores Direcciones de Producción y de Ingeniería cuyo objetivo es la prestación de servicios de mantenimiento e ingeniería a cualquier cliente tanto interno como externo.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2014 es el que se detalla a continuación:



Como puede deducirse tanto del objeto social señalado como del propio origen de esta nueva sociedad, su cifra de negocio está constituida de forma mayoritaria por la prestación de servicios al resto de sociedades fruto del proceso de segregación de RENFE-Operadora señalado más arriba.

Dada la especial relevancia de este asunto y llevando a la práctica el compromiso asumido por la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora de mejorar sus procedimientos de gestión interna, así como de aumentar el nivel de transparencia en el ámbito de la operaciones vinculadas nacidas tras la reestructuración aprobada mediante Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante "RDL 22/2012"), se procedió a encargar un trabajo al equipo de Precios de Transferencia de KPMG Abogados, S.L. (en adelante "KPMG"), en materia de precios de transferencia, dando lugar a la elaboración de un manual, y a un Resumen Ejecutivo, del que a continuación se extraen las conclusiones alcanzadas en el mismo relativas a la sociedad de Fabricación y Mantenimiento.

".../...

*Los servicios prestados al Grupo RENFE por Fabricación y Mantenimiento, tendrán como finalidad la realización de los mantenimientos de Primer y Segundo Nivel, así como cualquier otra reparación o transformación que precise el material rodante del resto de compañías del Grupo RENFE.*

#### Política de precios aplicada

*Tal y como se recoge en el Real Decreto-Ley 22/2012, la situación económica actual exige la máxima eficiencia en la gestión de los servicios públicos, de forma que se pueda asegurar el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria. Dicha estabilidad queda definida en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, en su Capítulo II Artículo 3 "En relación con los sujetos a los que se refiere el artículo 2.2 de esta Ley se entenderá por estabilidad presupuestaria la posición de equilibrio financiero", considerando ésta, como aquella situación en la que no se registren pérdidas para cuyo saneamiento se requiera de la Administración aportación de recursos no previstos (aquellas aportaciones diferentes de las subvenciones a los servicios públicos).*

*En este sentido, teniendo en cuenta que la finalidad de esta sociedad, consiste principalmente en la prestación de servicios de fabricación y mantenimiento del material rodante a las nuevas entidades integrantes del Grupo RENFE, estas prestaciones de servicios influirán de forma significativa en su cuenta de resultados. Considerando que la finalidad de la reforma persigue la máxima eficiencia en la gestión de los servicios públicos, asegurando la estabilidad presupuestaria, la política de precios aplicada deberá contribuir al cumplimiento de dicho objetivo.*

*Por este motivo, la política de precios definida a aplicar por la nueva sociedad Fabricación y Mantenimiento, en la prestación de servicios de mantenimiento, transformación y reparación al resto de entidades del Grupo RENFE, así como la repercusión de los costes asociados celebrados con la industria privada, consistirá en la aplicación del método del coste incrementado, dando como resultado la estabilidad presupuestaria perseguida.*

#### Metodología de precios de transferencia seleccionada

*Por los motivos derivados del análisis realizado incluidos en el Manual, el método seleccionado para el testeo de la aplicación del principio “arm’s length”, respecto a las operaciones vinculadas a llevar a cabo por Fabricación y Mantenimiento, es el método del margen neto del conjunto de operaciones (“Transactional Net Margin Method o TNMM”).*

*Mediante este método, se atribuye a las operaciones realizadas con una persona o entidad vinculada el resultado neto, calculado sobre costes, ventas o la magnitud que resulte más adecuada en función de las características de las operaciones, que el contribuyente o, en su caso, terceros habrían obtenido en operaciones similares realizadas entre partes independientes, efectuando, cuando sea preciso, las correcciones necesarias para obtener la equivalencia.*

*En este sentido, considerando que los servicios prestados por la nueva sociedad Fabricación y Mantenimiento son clasificados como una única actividad, y por consiguiente, que los costes (directos e indirectos) incorporados en la cuenta de resultados están vinculados a la prestación de los servicios objeto de análisis, el TNMM se considera el método más apropiado para llevar a cabo el análisis de las operaciones realizadas entre esta compañía y el resto de entidades integrantes del Grupo RENFE, ya que no existen inusuales problemas de datos o circunstancias fácticas que pudieran menoscabar la fiabilidad del método. Además, no se estima que tanto las metodologías tradicionales como el método de la distribución del resultado puedan aportar una valoración más fiable para las operaciones intragrupo objeto de análisis, así como para el análisis de los retornos obtenidos por esta sociedad en la prestación de servicios de fabricación y mantenimiento en su condición de sociedad integrante del sector público.*

#### Conclusiones

*Considerando la política de precios a aplicar para la configuración de los servicios descritos, así como el cumplimiento de las hipótesis de partida en cuanto a la proyección de los resultados estimados, y por consiguiente, la obtención de retornos positivos vinculados al indicador de nivel de beneficio seleccionado en el análisis (el margen sobre costes totales, en adelante “Net Cost Plus” o “NCP 5”) para los ejercicios posteriores al 2013, teniendo en cuenta las circunstancias actuales del mercado, tras la aplicación de la metodología de precios de transferencia seleccionada para el testeo se consideraría que la política de precios de transferencia estaría en línea con el principio “arm’s length” o valor de mercado.*

*.../...”.*

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Fabricación y Mantenimiento en su nueva configuración en el ejercicio 2014, 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.

## 6.2. Resultados y principales magnitudes

### HITOS DESTACABLES

En el ejercicio 2014, se ha seguido avanzando hacia el objetivo estratégico de lograr el equilibrio económico de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A., resaltando los siguientes hitos operativos y de gestión:

#### 1. Incremento de la actividad

- Durante 2014 se han aumentado las reparaciones de segundo nivel (Grandes Intervenciones) en un 13,2%, especialmente en vagones, paliando el retraso acumulado en años anteriores, y en las primeras Grandes Intervenciones de material autopropulsado de última adquisición (Civias, s/449, s/599).
- La previsión de ingresos por reparaciones de segundo nivel en 2014 era de 94,4 millones € y la facturación final ha sido de 76,8 millones €. En relación con 2013 supone un incremento en la producción del 20% (12,8 millones €).
- Gran parte de la actividad no realizada se ha desplazado al año 2015. Este incremento en las intervenciones de segundo nivel, que viene inducido por la entrada en ciclo de gran intervención del último material de Cercanías y Media Distancia adquirido en su momento por Renfe Operadora (series Civias, 449, 599, 120, 120.050 y 121 de Renfe Viajeros), provoca un importante aumento en la previsión de reparaciones de segundo nivel en los años 2015 a 2017, para lo que Renfe Fabricación y Mantenimiento está adecuando su estructura productiva.
- Derivado de la finalización del contrato de mantenimiento de la serie autopropulsada 446 en el núcleo de Madrid con Remimfer, se reajustan las cargas de trabajo asumiendo esta actividad, así como la derivada de la recuperación para la explotación comercial de los trenes autopropulsados de las series 596 y 440.
- También la carga de mantenimiento de primer nivel se ha aumentado por una mayor actividad del parque mantenido, especialmente en material del operador Mercancías S.A.
- Este aumento de la actividad con clientes intragrupo, ha compensado la reducción de trabajos de reparación de componentes de segundo nivel para clientes externos, debido fundamentalmente a la finalización de las operaciones de reparación de bogies de la serie 103.

#### 2. Afianzamiento política de reducción de costes

En el año 2014 se ha producido un incremento de productividad Ingresos/Gastos Directos, como consecuencia de las siguientes acciones:

- Complementación de los recursos productivos de las Bases de Mantenimiento, para la optimización de la capacidad productiva de los medios propios de Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Profundización en la desvinculación tecnológica de proveedores ya iniciada en años anteriores, cabe destacar la realizada para los equipos de freno.
- Racionalización del consumo de materiales, a través de la implantación y desarrollo de las listas base de materiales en intervenciones de mantenimiento preventivo.

Además de lo anterior, es preciso resaltar varios hechos extraordinarios que en 2014 han tenido una repercusión significativa en la cuenta de resultados y en el balance de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.:

- Operación Zaragoza; Fin del litigio con la Diputación General de Aragón como consecuencia de la operación de permuta resultante del convenio urbanístico de los espacios de Zaragoza Delicias, con una registro positivo de 5,5 millones de euros.
- Operación Terrenos de Puerta de Atocha; la expropiación por ADIF AV, que ha supuesto en cuenta un beneficio de 5,7 millones de euros.
- Adquisición de los terrenos de Santa Catalina, para la futura ampliación de la Base de Mantenimiento de Alta Velocidad existente, por importe de 12,2 millones de euros (sin efecto en la cuenta de resultados pero sí en el balance de la Sociedad).
- Liquidación de la Sociedad Albitren, con un efecto negativo en el resultado financiero de 2,3 millones de euros.

**Otros aspectos reseñables en 2014 son:****Ancho Métrico**

- Integración a nivel productivo, operativo y de gestión de Ancho Métrico Talleres en la estructura de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.
- Se ha iniciado el análisis de las operaciones de mantenimiento que se venía realizando al material rodante de Ancho Métrico, tanto de Viajeros como de Mercancías, con el objetivo de mejorar la fiabilidad y disponibilidad del mismo a través de la revisión integral de los planes de mantenimiento.

**Internacional. Proyecto Haramain**

- Finalizada la definición de las Especificaciones Técnicas del equipamiento industrial de las Bases de Mantenimiento de la Línea de Alta Velocidad Meca-Medina.
- Se completa la entrega del contrato de 5 locomotoras S/319 a IMATHIA ARABIA.

**Conexión con Francia**

- Homologación y puesta en servicio comercial del material de alta velocidad S/100 entre España y Francia.
- Homologación y puesta en servicio de los equipos ERTMS del material de alta velocidad 2N2 (tren SNCF) entre Francia y España.
- Adecuación y puesta en funcionamiento de la BM de Casa Antúnez para el mantenimiento de trenes S/100 adaptados para el enlace ferroviario con Francia.

**RESULTADOS**

En primer lugar hay que señalar que en el año 2014 los contratos de mantenimiento con mantenedores externos (Industria Particular, IP) fueron gestionados directamente por los Operadores (Viajeros y Mercancías), de forma que a efectos de hacer comparable esta cuenta con la de 2013, no se deben tener en cuenta los 309,0 millones de euros que supuso, en dicho ejercicio, esa partida.

**Ingresos**

El volumen total de ingresos registrado en el año 2014 es de 343,8 millones de euros, situándose 11,5 millones (un 7,1%) por encima del año anterior, descontando del 2013 los correspondientes a mantenedores externos.

Los ingresos con clientes intragrupo (Viajeros, Mercancías y Alquiler de Material) (294,3 millones de euros) aumentaron respecto a 2013 (270,9 millones sin el efecto de la IP) un 8,6%.

Este incremento responde, por un lado, a la mayor producción realizada por los operadores de transporte, destacando las **reparaciones de segundo nivel**, con un mayor ingreso de 8,6 millones de euros (73,8 en 2014 vs 65,2 en 2013). También **por mantenimiento de primer nivel**, consecuencia de mayores dotaciones y actividad del parque mantenido, en 4,3 millones de euros más que en 2013 y por **actuaciones para inversiones** (accesibilidad, vidas medias, etc) que superan los del año anterior en 4,6 millones de euros.

Por otro lado, en 2014, el contrato de alquiler y mantenimiento de los trenes diésel s/592 para los ferrocarriles portugueses (CP) pasa a ser gestionado por la sociedad de Alquiler de Material, en lugar de por Fabricación y Mantenimiento, por lo que los ingresos relativos al mantenimiento pasan a ser considerados como intragrupo (5,8 millones de euros), en lugar de ingresos con clientes externos.

Sin embargo, los ingresos con clientes externos más los de beneficios por ventas de inmovilizado en 2014, 48,6 millones de euros fueron inferiores a los 61,2 millones registrados en 2013 en un 20,6%.

Las principales causas de esta variación son:

- Un menor volumen de reparación de componentes (-8,9 millones de euros), como consecuencia fundamentalmente de la finalización de los trabajos contratados para reparación de bogies de la S/103.
- Un descenso (-2,7 millones de euros) en la ejecución de intervenciones cíclicas IM4 e IM5 para sociedades participadas.
- Otros: Mayor producción para locomotoras de maniobras de ADIF (0,7 millones de euros), ejecución del Proyecto Imathia (2,6 millones de euros), así como los servicios realizados para homologación y pruebas de trenes de constructores (+0,8 millones de euros).

Hay que tener en cuenta, además, que en 2013 se registraron como ingresos externos la venta de material de Ancho Métrico por 6,3 millones de euros, los ya mencionados ingresos por mantenimiento de s/592 para CP (5,8 millones) y los correspondientes a mantenimiento de coches Talgo para el Surexpreso, también con CP (2,2 millones).

### 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 320,1 millones de euros, lo que representa una disminución de 5,0 millones (un -1,7%) frente al año anterior, una vez descontado los 309,9 millones de euros correspondientes a los servicios por mantenedores externos.

Por partidas las desviaciones más importantes se producen en:

#### Personal

El gasto en el ejercicio, incluida la partida Plan RRHH para el ERE, ascendió a 174,9 millones de euros lo que representa una disminución de 1,7 millones (1,0%) frente a 2013, como consecuencia de una reducción en la plantilla media del 3,8%, que compensa los efectos de indemnizaciones del ERE y de la contabilización contra 2014 de la devolución de parte de la paga extraordinaria suprimida en 2012.

#### Otros Materiales y Servicios

Durante 2014, estas partidas han aumentado en 2013, un 1,6 % los materiales y un 6,0% los servicios exteriores (destruyendo servicios IP en 2013), porcentajes inferiores a los de aumento de ingresos, lo que viene a indicar claramente la mejora de productividad experimentada en el ejercicio.

En el caso de los servicios, el incremento corresponde a la contratación para aumentar la capacidad de producción de intervenciones de segundo nivel.

#### Servicios Intragrupo

Los servicios intragrupo soportados en 2014 son inferiores en 7,9 millones de euros a los registrados en 2013, fundamentalmente en el Servicio de Apoyo a la Gestión prestado por la EPE Renfe Operadora.

### Resultados

Como consecuencia de todo lo anterior el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 23,7 millones de euros, mejorando en 15,0 millones el del año 2013, principalmente por los efectos comentados anteriormente de las operaciones de Zaragoza y Atocha.

En 2014, el resultado financiero alcanza un saldo de -3,6 millones de euros, mientras que en 2013 era positivo en 9,2 millones debido a que en ese año se contabilizó la venta de la participación en Tarvia con un beneficio de 12,3 millones de euros. El efecto de la liquidación de la sociedad ALBITREN ha significado en 2014 un resultado financiero de -2,3 millones de euros. Finalmente, el Resultado antes de Impuestos, se sitúa en +0,3 millones de euros, lo que representa una mejora sobre el año anterior, donde esta cifra fue de -0,75 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2014 vs 2013 de las principales magnitudes así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

## 6.2.1. Cuenta de resultados de gestión

### RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

#### CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Ingresos por Mantenimiento y Reparación Material	317,17	565,11	-247,94	-43,9
Ingresos Varios	26,61	76,15	-49,54	-65,1
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>343,78</b>	<b>641,26</b>	<b>-297,48</b>	<b>-46,4</b>
GASTOS				
Personal	169,33	176,66	-7,33	-4,1
Plan RRHH	5,61	0,00	5,61	
Cánones y servicios Adif (excepto energía)	1,54	2,34	-0,79	-33,9
Consumo de Materiales	56,75	55,86	0,89	1,6
Servicios Intragrupo	23,14	31,05	-7,91	-25,5
Reparación y Conservación Intalac. Fijas	19,25	18,39	0,85	4,6
Mantenimiento de Material	18,73	323,10	-304,37	-94,2
Resto de Servicios	25,72	25,08	0,64	2,5
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>320,07</b>	<b>632,48</b>	<b>-312,41</b>	<b>-49,4</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>23,70</b>	<b>8,77</b>	<b>14,93</b>	<b>170,2</b>
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	23,42	26,26	-2,84	-10,8
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>0,29</b>	<b>-17,49</b>	<b>17,77</b>	<b>101,6</b>
Ingresos Financieros	6,74	18,29	-11,55	-63,1
Gastos Financieros	10,31	9,03	1,28	14,2
<b>+/- Resultado Financiero</b>	<b>-3,57</b>	<b>9,26</b>	<b>-12,83</b>	<b>-138,5</b>
<b>+/- Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>2,90</b>	<b>7,48</b>	<b>-4,59</b>	<b>-61,3</b>
<b>+/- Resultados Excepcionales</b>	<b>0,67</b>		<b>0,67</b>	
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>0,28</b>	<b>-0,75</b>	<b>1,03</b>	<b>137,7</b>
- Impuesto sobre Beneficios	5,22	2,11	3,10	146,9
<b>= RESULTADO</b>	<b>-4,93</b>	<b>-2,86</b>	<b>-2,08</b>	<b>-72,7</b>
Coeficientes de Cobertura				
Al EBITDA( % )	107,4	101,4	6,0	
Al EBIT (%)	100,1	97,3	2,7	
Al Resultado (%)	98,6	99,6	-1,0	

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

(2) 100% Servicios Adif.

## RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

## EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



(\*) En el año 2014 los contratos de mantenimiento con la Industria Particular han sido gestionados por las Sociedades de Viajeros y Mercancías, mientras que en 2013 lo fueron por la Sociedad de Fabricación y Mantenimiento.

## RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

## PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2014	2013	% 2014/2013
PERSONAL			
Número medio de personas	3.441,2	3.576,0	-3,8

## DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2014			2013	
	IMPORTE (miles €)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	1.544,1	1,1	1,1	0,5	0,5
Servicios ADIF	1.544,1	1,1		0,4	
Canon Infraestructura	0,0	0,0		0,1	
Canon Estaciones	0,0	0,0		0,0	
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	18.728,8	12,9	14,0	70,9	71,4
Consumo de Materiales de Almacén	56.748,1	39,1	53,1	12,3	83,7
Servicios Intragrupo*	23.141,5	15,9	69,0	6,8	90,5
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	19.246,5	13,3	82,3	4,0	94,6
Energía U.D.T.	9.855,2	6,8	89,1	2,2	96,8
Trabajos Realizados por Terceros	7.316,2	5,0	94,1	1,6	98,4
Tributos	1.928,4	1,3	95,4	0,4	98,7
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	987,7	0,7	96,1	0,2	99,0
Estudios y Consultorías	502,5	0,3	96,5	0,1	99,1
Variación de Provisión Operaciones Comerciales	295,5	0,2	96,7	-0,1	99,0
Gastos de Viaje del Personal	293,8	0,2	96,9	0,1	99,0
Resto	4.541,8	3,1	100,0	1,0	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>145.130,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(\*) Incluye fundamentalmente los servicios de vigilancia, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe.

## 6.2.2. Conciliación entre las cuentas anuales y la cuenta de resultados de gestión

### RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

CIERRE 2014	Datos en miles de euros			
	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<b>Ingresos Mantenimiento y Reparación</b>	<b>317.171</b>	<b>812</b>	<b>317.983</b>	<b>317.983</b>
Alquileres y Cánones	4.200	246	4.446	4.446 <sup>1</sup>
Beneficios Venta Inmovilizado	12.700	0	12.700	12.700
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupa	0		0	0
Otros Ingresos	6.293	150	6.443	6.443 <sup>1</sup>
Otros Ingresos Intragrupa	229	0	229	229 <sup>1</sup>
Convenios ADIF	2.859	-296	2.563	2.563 <sup>1</sup>
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0
Aplicación de Subvención de Capital	325	0	325	325
<b>Ingresos Varios</b>	<b>26.605</b>	<b>101</b>		
<b>Ingresos Propios</b>	<b>343.776</b>	<b>913</b>		
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>343.776</b>	<b>913</b>		
Personal	174.944	695	175.639	175.639
Energía de Tracción	0	-17	-17	-17 <sup>2</sup>
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				0 <sup>3</sup>
Consumo de Materiales de Almacén	56.748	0	56.748	56.748 <sup>3</sup>
Cánones	0	-67	-67	-67 <sup>2</sup>
Servicios Adif	1.544	-1.035	509	509 <sup>2</sup>
Resto de Servicios	86.838	-1.559	85.279	85.280 <sup>2</sup>
<b>Gastos Propios</b>	<b>320.074</b>	<b>-1.983</b>		
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>320.074</b>	<b>-1.983</b>		
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>23.703</b>	<b>2.896</b>		
Amortizaciones	23.393			23.393
Retiros del Inmovilizado	22			22
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupa				0
Otros Resultados				667
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>287</b>	<b>2.896</b>	<b>3.183</b>	<b>3.849</b> Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	6.741			6.741
Gastos financieros	10.310			8.031
Diferencias de cambio (gasto)				0 <sup>4</sup>
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				2.278 <sup>4</sup>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-3.569</b>			<b>-3.568</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	913			
Gastos de Ejercicios Anteriores	-1.983			
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>2.896</b>	<b>-2.896</b>		
Ingresos Excepcionales	667	-667		
Gastos Excepcionales	0	0		
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>667</b>	<b>-667</b>		
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>281</b>			<b>281</b>
Impuesto sobre Beneficios	5.215			5.215
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-4.934</b>			<b>-4.934</b>

(1) Otros Ingresos de Explotación (13.681 miles de €).

(2) Otros Gastos de Explotación (85.705 miles de €).

(3) Aprovisionamientos (56.748 miles de €).

(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (2.278 miles de €).

## 6.3. Inversiones

En el ejercicio 2014 el importe ejecutado por la sociedad RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 18.123 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

Concepto	(miles de euros)
	Gasto
Inversión material e inmaterial	18.123,3
Inversiones financieras	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>18.123,3</b>

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Proyecto	(miles de €)	
	Gasto	%
Adquisición de terrenos a ADIF en el entorno del taller de Santa Catalina para ampliación del mismo	12.245,1	67,6
Obras de remodelación integral del complejo ferroviario de Fuencarral	1.161,5	6,4
Obras de adecuación del complejo ferroviario de Barcelona Casa Antúnez	446,1	2,5
Instalación de cambiadores de ancho en la base de mantenimiento de Casa Antúnez	327,2	1,8
Adquisición de carretillas elevadoras	318,9	1,8
Obras de adaptación de la nave de Material Motor e implantación de torno de foso en la base de mantenimiento de Sevilla	295,2	1,6

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2014 ha sido:

Tipo de activo	(miles de €)	
	Importe	%
Nuevos talleres y mejoras	17.927,9	98,9
Otras inversiones	137,0	0,8
Piezas de parque	58,4	0,3
<b>Total</b>	<b>18.123,3</b>	<b>100,0</b>

Y la apertura de la línea de adquisición de piezas de parque según el tipo de material al que corresponden:

Tipo de material	(miles de €)	
	Importe	%
Autopropulsados eléctricos	58,4	100,0
<b>Total</b>	<b>58,4</b>	<b>100,0</b>

## 6.4. 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 2014, las cinco sociedades participadas de mantenimiento activas (Nertus, Actren, Btren, Irvia y Erion) tuvieron unas ventas conjuntas de 182,4 millones € (164,9 millones € en 2013), un EBIT de 25,0 millones € (10,2 millones € en 2013) y un beneficio después de impuestos de 17,7 millones € (7,4 millones € en 2013). Renfe Fabricación y Mantenimiento ha percibido durante 2014 unos dividendos de 6,4 millones € (4,0 millones € en 2013), 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, obtuvo unas ventas de 9,6 millones € y un resultado neto (incluyendo gastos de reestructuración) de -2,2 millones €. Renfe Fabricación y Mantenimiento ha registrado en 2014 un resultado financiero negativo de -2,3 millones € por la liquidación de esta sociedad.

### 6.4.1. NERTUS MANTENIMIENTO FERROVIARIO Y SERVICIOS S.A.

Nertus Mantenimiento Ferroviario y Servicios S.A. se constituyó el 12 de marzo de 2002. Está participada al 51% por SIEMENS S.A. y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 8 millones €.

#### 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).

Presta también su colaboración a Siemens S.A. en la ejecución de trabajos de garantía e instalación de equipos GSM-R, ASFA y ERTMS.

Adicionalmente a las labores prestadas en el sector ferroviario, Nertus realizó, hasta marzo de 2014, la operación y el mantenimiento del Sistema Automatizado de Transporte de Equipajes (SATE) de la Terminal 4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

#### Resultados Económicos

En el ejercicio 2013-2014 Nertus ha alcanzado una cifra de ventas de 52,7 millones €, lo que supone un aumento del 9,7% sobre el ejercicio anterior (afectado por la reducción temporal de facturación acordada con Renfe en 2012 para la S/103). En otros ingresos de explotación se incluye el cobro de la indemnización por el siniestro de dos trenes AVE en Santa Catalina, ocurrido el 8-10-2013.

Los gastos disminuyen por el menor número de intervenciones R2 en la S/103 respecto a las realizadas en el periodo anterior.

El EBIT en este periodo ha sido de 7,9 millones € (0,2 millones € en 2012-13), debido al aumento de facturación y al cobro de la citada indemnización. El beneficio después de impuestos ascendió a 5,6 millones €, frente a 0,25 millones € el ejercicio anterior.

La Plantilla a 31-12-2014 era de 498 personas. Durante el ejercicio 2013-2014, la plantilla media fue de 525 personas (551 en el ejercicio 2012-2013).

#### **6.4.2. 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 FERCARRILES S.A. (CAF) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 3 millones €.

##### **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.

##### **Resultados Económicos**

En el ejercicio 2014 Actren ha alcanzado una cifra de ventas de 70,1 millones €, lo que supone un aumento del 14,4% sobre el ejercicio anterior. Este incremento se debe al aumento de actividad; el reconocimiento de ingresos por ejecución de operaciones GVG en trenes de alta velocidad; la salida de garantía de parte de los trenes, y la finalización de la reducción temporal de precios de mantenimiento, acordada en 2012.

El EBIT en este periodo ha sido de 7,0 millones € (1,8 millones € en 2013). El beneficio después de impuestos ascendió a 5,1 millones €, frente a 1,4 millones € el ejercicio anterior.

La Plantilla a 31-12-2014 era de 395 personas. Durante el ejercicio 2014, la plantilla media fue de 388 personas (380 en el ejercicio 2013).

#### **6.4.3. 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 €, habiéndose reducido en Diciembre 2014 hasta 1 millón €, 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. (44 trenes de alta velocidad y ancho variable series 130 y 730, también en consorcio con Talgo), Madrid-Vicálvaro y Barcelona Can Tunis (75 locomotoras eléctricas de mercancías S/253).

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 2014 Btren ha alcanzado una cifra de ventas de 29,1 millones €, lo que supone un aumento del 13,4% sobre el ejercicio anterior. Este incremento se debe a la salida de garantía los vehículos de series 112 y 253 y a las grandes intervenciones (IM4, IM5) de las series 102 y 112.

El EBIT en este periodo ha sido de 5,5 millones € (4,3 millones € en 2013). El beneficio después de impuestos ascendió a 4,1 millones €, frente a 3,1 millones € el ejercicio anterior.

La Plantilla a 31-12-2014 era de 198 personas. Durante el ejercicio 2014, la plantilla media fue de 198 personas (170 en el ejercicio 2012-2013).

### 6.4.4. 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 €.

El 2-3-2012 se constituyó ERION FRANCE Société par Actions Simplifiée, sociedad de Derecho francés, con un capital de 150 mil €, suscrito íntegramente por Erion Mantenimiento Ferroviario S.A., para el desarrollo de los contratos de mantenimiento con clientes 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 F. y M.

Erion mantuvo en 2014 un parque medio de 48 locomotoras diesel, de las que 19 corresponden a la S/334, propiedad de Renfe Viajeros, y las restantes 29 (series 333.3 y 335) a distintos operadores privados.

### Resultados Económicos

En el ejercicio 2014 Erion ha alcanzado una cifra de ventas de 10,5 millones €, lo que supone un aumento del 3,7% sobre el ejercicio anterior. Del volumen de negocio en 2014, 7,7 millones € corresponden a los contratos de mantenimiento vigentes y 2,8 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 1,38 millones € (1,26 millones € en 2013). El beneficio después de impuestos ascendió a 684 mil €, frente a 881 mil € el ejercicio anterior, siendo menor que el registrado en 2013 por la reducción del valor de los activos fiscales diferidos.

La Plantilla a 31-12-2014 era de 32 personas. Durante el ejercicio 2014, la plantilla media fue de 32 personas (35 en el ejercicio 2013).

### Erion France

En el ejercicio 2014 Erion France ha mantenido 27 locomotoras diésel (S/335).

Respecto a sus resultados económicos, los ingresos crecen de 2,0 millones € a 2,66 millones € (+31,7%), decreciendo el EBIT de 475 a 466 mil € (-1,9%) y el Resultado Neto de 39 a 111 mil € (+186,7%).

La plantilla a 31-12-2014 era de 18 personas.

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.

#### **6.4.5. 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 €.

El 15 de diciembre de 2014 Irvia ha modificado su domicilio social, que ha pasado de la C/Tellegu n° 24 de Madrid a la C/Martínez Villergas n° 49 de la misma localidad.

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.

##### **Resultados Económicos**

En el ejercicio 2014 Irvia ha alcanzado una cifra de ventas de 20,0 millones €, lo que supone un aumento del 0,5% sobre el ejercicio anterior. De estos ingresos, un 75% corresponde al mantenimiento de trenes de Cercanías, mientras que la reparación de componentes electrónicos ha supuesto en 2014 aproximadamente un 25% de la facturación.

El EBIT en este periodo ha sido de 3,2 millones € (2,6 millones € en 2013). Los resultados se incrementan por el reconocimiento de mayores márgenes en los proyectos, que se acercan a su finalización. El beneficio después de impuestos ascendió a 2,2 millones €, frente a 1,8 millones € el ejercicio anterior.

La Plantilla a 31-12-2014 era de 174 personas. Durante el ejercicio 2014, la plantilla media fue de 178 personas (185 en el ejercicio 2013).

#### **6.4.6. 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 €.

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 n° 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.

### Actividad

Los liquidadores han elaborado un plan de cese de las actividades de Albitren, que se ha concretado en la firma de un Expediente de Regulación de Empleo extintivo para la totalidad de la plantilla, la transmisión a otras empresas de los contratos en vigor con clientes, y el cese final de las actividades, previsto para el 31 de marzo de 2015.

### Resultados Económicos

En el ejercicio 2014 Albitren alcanzó una cifra de ventas de 9,6 millones € (10,8 millones € en 2013), y un EBIT (antes de reestructuración) de -554 mil € (-476 mil € en 2013). Los resultados se han deteriorado, encadenando tres años consecutivos de pérdidas, como consecuencia del incremento de la competencia y de la sustitución de las actividades tradicionales por otras de menor valor añadido, que presionaron a la baja los márgenes operativos.

El resultado neto del ejercicio 2014 ha sido de -2,19 millones € (-1,38 millones € en 2013), tras imputar al mismo los costes de reestructuración, y el balance provisional de liquidación a 31-12-2014 recoge un patrimonio neto negativo de 2,83 millones €.

### Impacto de la liquidación

Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. ha imputado un impacto negativo total en su resultado financiero de 2014 de 2,3 millones €, que corresponden a la pérdida total de valor de la participación financiera, a la pérdida de los créditos contra la sociedad y a una provisión por la liquidez adicional a aportar como cuota de liquidación.

## 6.5. Información medioambiental

RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. tiene en cuenta en sus operaciones las leyes relativas a la protección del medio ambiente ("leyes medioambientales") y considera que cumple sustancialmente tales leyes y que mantiene los procedimientos adecuados para fomentar y garantizar su cumplimiento.

La Sociedad 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 2014 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 596 miles de euros frente a 927 miles de euros durante el ejercicio 2013, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2014	2013
Gestión y tratamiento de aguas residuales	35	31
Gestión y tratamiento de suelos	130	223
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	274	454
Gestión y tratamiento de residuos varios	134	131
Otros	23	88
	<b>596</b>	<b>927</b>

Durante 2014 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 492 miles de euros (188 miles de euros en 2013), manteniéndose 1.157 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2015 (1.179 miles de euros en 2013 para actuaciones a realizar en 2014), según el Plan de Actuación (2008-2013) aprobado en el Comité de Dirección de 29 de enero de 2008).

Asimismo, al 31 de diciembre de 2014 no existen activos de importancia dedicados a la protección y la mejora del medioambiente ni han sido recibidas subvenciones de naturaleza medioambiental.

## 6.6. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la sociedad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por los responsables financieros de la misma y de la Dirección de Finanzas y Administración de RENFE-Operadora, accionista único de la sociedad, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos, para el Grupo.

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

### RIESGO DE CRÉDITO

La sociedad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito, y tiene establecidas políticas para asegurar que las ventas se efectúan a clientes con un historial de crédito adecuado.

En este sentido la sociedad gestiona los correspondientes servicios anteriormente indicados, establece los límites de crédito y evalúa 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 sociedad, 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 Sociedad 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 mantenimiento de las disponibilidades líquidas necesarias en la Sociedad se encuentra garantizado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante el contrato de tesorería centralizada que ambas tienen suscrito.

### RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

Las necesidades de financiación de la sociedad son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la misma mediante contratos de deuda espejo.

RENFE-Operadora tiene concertadas dos permutas de tipo de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre sus estados financieros, que posteriormente transfiere a la sociedad en virtud de las condiciones establecidas en los contratos de deuda espejo.

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 2014 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 53% (58% en 2013) del total.

## 6.7. Período medio de pago a proveedores

En la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2014 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 2014 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 77,81 días (81,86 días en el ejercicio 2013).

En el ejercicio 2015 está previsto desarrollar 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.

## 6.8. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio

Con posterioridad al cierre del ejercicio se pueden destacar los siguientes hechos significativos:

- En el mes de Diciembre de 2014 se produjo el lanzamiento del Plan +Renfe, consistente en la puesta en marcha de 51 proyectos orientados a la mejora de los ingresos, mejora de la eficiencia y mejora de la calidad, 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 Mantenimiento, tras la implantación del nuevo modelo organizativo de la Sociedad en noviembre de 2014, ha comenzado a trabajar en el proyecto de especialización de su actividad con la finalidad de sustituir el actual modelo de competencia con las Sociedades de Mantenimiento por un modelo de complementariedad con ellas, reordenando la actividad industrial de mantenimiento, a través de la especialización de los recursos de Renfe Mantenimiento en la realización de actividades de segundo nivel, preservando la ingeniería y el conocimiento dentro del Grupo Renfe, con el fin último de generar valor a sus clientes.

A través de la implementación de esta actuación estratégica Renfe Mantenimiento, como Entidad Encargada del Mantenimiento (EEM) del Grupo Renfe, proveerá al resto de Sociedades del Grupo de una gestión integral del servicio de mantenimiento a través de la especialización de sus recursos y un mayor grado de control y gestión de las Sociedades de Mantenimiento en las que participa.

Como complemento al plan de especialización, se ha comenzado a trabajar en el diseño de un nuevo modelo económico óptimo para la facturación del mantenimiento del material rodante, homogeneizando criterios en la fijación de precios dispares en la actualidad.

- Firma, el pasado 22 de enero de 2015, por la alcaldesa del Ayuntamiento de Madrid, el presidente de la Comunidad de Madrid, los presidentes de ADIF, ADIF-ALTA VELOCIDAD, RENFE-Operadora y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A, el presidente del Canal de Isabel II y el presidente de DUCH, del Convenio urbanístico para

la gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, por el que se modifica el Convenio firmado el 10 de noviembre de 2011.

Simultáneamente se firmó, por los presidentes de ADIF-ALTA VELOCIDAD, ADIF, RENFE-Operadora y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. y el presidente de DUCH, el Acuerdo de Bases para la modificación del contrato adjudicado a esta última.

Este Acuerdo de Bases recoge el contenido que debería tener el documento de modificación del contrato señalado, cuya firma tiene como plazo máximo el de la aprobación definitiva del PPRI, estimada por el Ayuntamiento para finales de abril, y está condicionada a la propia aprobación del PPRI y a la ratificación del Convenio Urbanístico por los órganos competentes de las partes firmantes.

Dicho contenido establecerá, fundamentalmente, plazos para la transmisión de suelos, calendario de pagos del canon monetario fijado y garantías reales de los mismos, continuidad en el uso de los edificios de Caracolas y oficinas de Fuencarral durante un máximo de cuatro años, etc.

## 6.9. Composición consejo de administración

### **RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.**

A 31 de diciembre de 2014

#### **Presidente:**

D. PABLO VÁZQUEZ VEGA

#### **Consejeros:**

D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO

D. BERTA BARRERO VÁZQUEZ

D. MANUEL FRESNO CASTRO

D. JUAN MIGUEL BASCONES RAMOS

D. JESUS MIGUEL POZO DE CASTRO

#### **Secretario:**

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

#### **Vicesecretaria:**

D<sup>a</sup>. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

## 7. Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

### 7.1. Introducción

Con fecha 29 de abril de 2014 se produjo la creación efectiva de la sociedad RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., cuarta de las sociedades mercantiles estatales creadas en aplicación del artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

El 100% del capital de esta sociedad, al igual que el de las otras tres creadas en virtud de la aplicación del RDL citado, y que supuso la segregación de la antigua entidad pública empresarial RENFE-Operadora, pertenece a RENFE-Operadora.

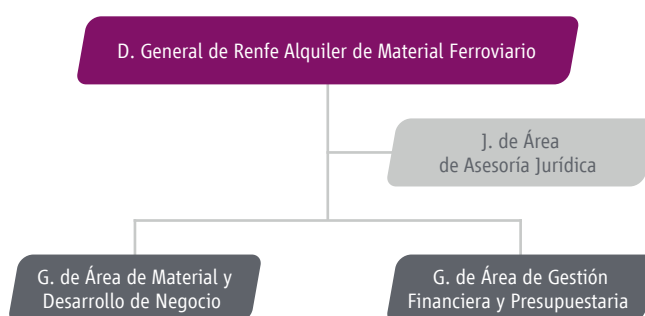
El objeto social de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., según quedó definido en sus Estatutos, es el siguiente:

*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.*

*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.*

Y el organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2014 es el que se detalla a continuación:



Como se desprende de los siguientes párrafos extraídos del preámbulo del RDL por el que se creó esta sociedad, el objetivo prioritario de la misma es la contribución a la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, el cual, a su vez, está sujeto a un calendario marcado por el Gobierno.

“.../...

*Para dinamizar los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril y transcurridos más de siete años desde la entrada en vigor de la Ley 39/2003, del 17 de noviembre, del Sector Ferroviario no ha llegado a desplegar sus plenos efectos previstos, toda vez que la disposición transitoria tercera de la misma establecía un período de carencia para la plena liberalización del tráfico de viajeros.*

.../...

*La situación económica actual exige la mayor celeridad para conseguir la máxima eficiencia en la gestión de los servicios públicos y en la regulación de determinados mercados y medidas en ámbitos de actuación administrativa. Precisamente por ello, la contribución que se realiza mediante este real decreto-ley a dinamizar los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril, hace necesario que estas medidas se establezcan por real decreto-ley, al existir una extraordinaria y urgente necesidad motivada por la crisis económica que padece el país, todo ello de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 86 de la Constitución Española.”*

En el momento de elaboración de esta documentación, todavía está pendiente de su desarrollo definitivo el citado calendario.

El activo fundamental de esta nueva sociedad lo compone el material rodante del que dispone para poner a disposición de terceros, y, que, en el momento de su creación, era el siguiente:

- 19 trenes 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).
- 32 trenes aptos para circular por la red de ancho ibérico o convencional, de los que 17, en estos momentos, se encuentran alquilados a los ferrocarriles portugueses (CP).
- 2 composiciones de material Talgo de la serie IV.
- 49 locomotoras, 37 eléctricas y 12 diésel.
- 117 vagones porta autos.

El pasivo fundamental recogido en su balance es el endeudamiento asociado al citado material rodante.

A fin de preservar el estado de conservación del material, éste ha continuado siendo usado por las sociedades RENFE Viajeros, S.A. y RENFE Mercancías, S.A., estableciéndose una contraprestación por dicho uso.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Alquiler de Material Ferroviario en el ejercicio 2014, 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.

## 7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

### HITOS DESTACABLES

La Sociedad RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. se constituyó mediante escritura pública de 29 de abril de 2014 autorizada por el Notario de Madrid, D. Jose Manuel Senante Romero con el número 1.191 de su protocolo, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 32300, folio 75, sección 8, Hoja M-581393.

Para desarrollar la actividad propia del objeto social, RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., es propietaria de una serie de activos (trenes de viajeros, locomotoras y vagones de mercancías) que le fueron aportados en su constitución como aportación no dineraria por su accionista único, la Entidad Pública Empresarial, RENFE-Operadora.

Posteriormente, se formalizó la cesión por RENFE-Operadora a RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. del contrato de diciembre de 2010 y su Protocolo adicional de 28 de marzo de 2014, suscritos entre RENFE-Operadora y CP-COMBOIOS DE PORTUGAL, E.P.E., (CP), para el alquiler y mantenimiento de automotores de la Serie 592. Como consecuencia de dicha cesión, oportunamente consentida por CP, RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. quedó subrogada desde su constitución, en la posición jurídica contractual de RENFE-Operadora en estos acuerdos.

La actividad de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., al tratarse de una nueva línea de negocio no desarrollada por RENFE-Operadora con carácter previo a su reestructuración empresarial, ha exigido la puesta en marcha y desarrollo ex novo de estructuras operativas y de gestión enfocadas principalmente al arrendamiento de material rodante.

Dicha actividad durante el año 2014 se ha centrado principalmente en:

- La gestión del contrato de alquiler y mantenimiento integral de automotores de la serie 592 con CP, en el que está prevista la progresiva sustitución de diversos vehículos serie 592.0 por otros de la serie 592.2, con un crecimiento hasta los 20 trenes para mediados de 2016. Durante el año 2014 se sustituyeron un total de 4 trenes.
- El arrendamiento de 28 locomotoras propiedad de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A a la empresa del Grupo, RENFE Mercancías, S.A.
- La gestión del uso que RENFE Viajeros, S.A. ha venido haciendo del material de viajeros propiedad de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A.
- La elaboración de una Oferta de Referencia para el alquiler de Material Rodante (ORMR) destinada a las empresas interesadas en participar en la licitación del Título Habilitante para operar en el corredor Levante. El desarrollo ulterior del proceso está basado en el calendario que el Ministerio de Fomento determine para la mencionada licitación.
- El análisis del estado técnico de los activos de mercancías de su propiedad y de las necesidades de los operadores de transporte ferroviario de mercancías desplegando para ello una importante acción comercial con el fin de informar a los operadores de los activos disponibles y las condiciones de arrendamiento de dicho material.

### RESULTADOS

El ejercicio se ha cerrado con unos Ingresos Totales de 11,9 millones de euros, generados por la gestión del contrato de alquiler y mantenimiento integral de automotores de la serie 592 con CP, por el arrendamiento de 28 locomotoras a RENFE Mercancías y por la gestión del uso que RENFE Viajeros, S.A. ha venido haciendo del material de viajeros propiedad de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

En cuanto a los gastos al EBITDA, y dentro del apartado Otros Materiales y Servicios destaca el capítulo de Servicios Intragrupo con un importe de 4,1 millones de euros, compuesto por la facturación de RENFE Fabricación y Mantenimiento, 3,9 millones, asociada al mantenimiento del material de la serie 592; y los Servicios de Apoyo a la Gestión prestados por la EPE RENFE-Operadora, por valor de 0,2 millones de euros.

Con todo ello, se obtiene un resultado bruto de explotación (EBITDA) positivo de 7,5 millones de euros.

La dotación anual a la amortización del parque de material fue de 5 millones de euros y los costes financieros asociados a su activo se elevaron a 1,9 millones de euros.

Finalmente, el Resultado antes de impuestos se sitúa en + 0,6 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

## 7.2.1. Cuenta de resultados de gestión

### RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO

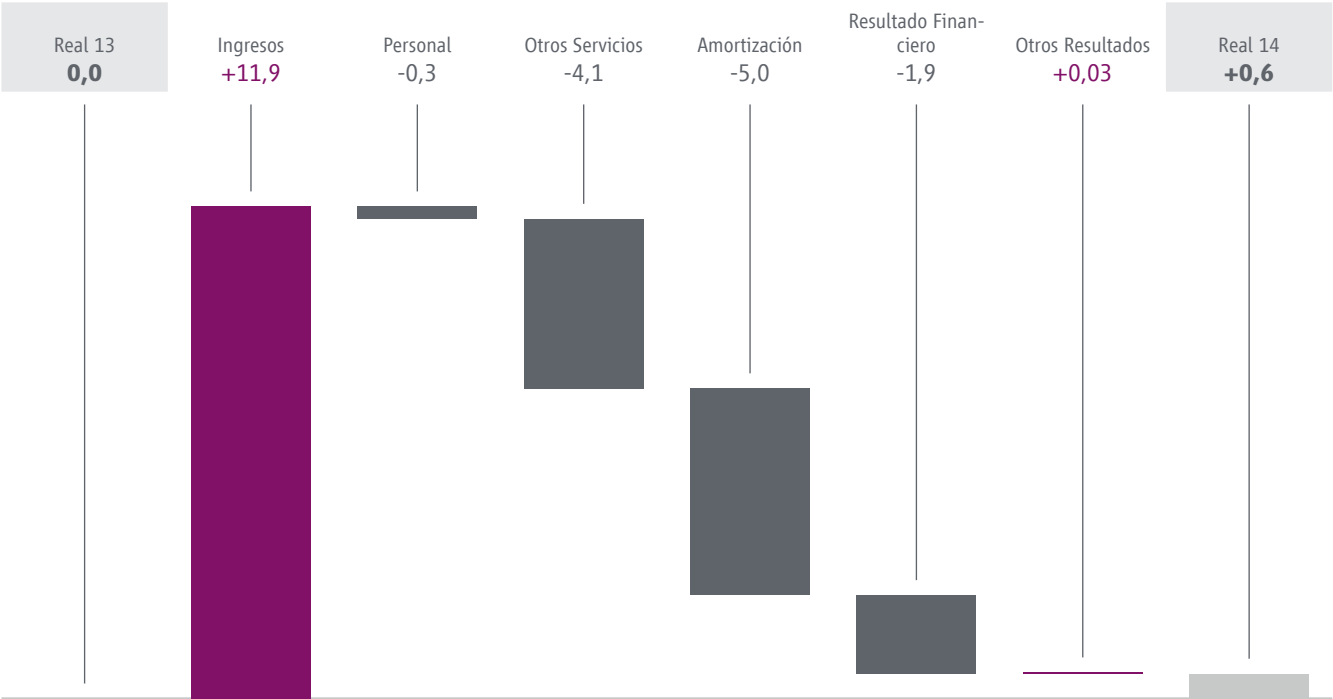
#### CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

CIERRE AÑO 2014	Millones de euros		VARIACIÓN % <sup>1</sup>	
	2014	2013	DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Alquiler de Material Rodante	11,91		11,91	
Ingresos Varios				
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>11,91</b>	<b>0,00</b>	<b>11,91</b>	
GASTOS				
Personal	0,26		0,26	
Plan RRHH				
Servicios Adif (excepto energía)				
Otros Materiales y Servicios	4,16		4,16	
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>4,42</b>	<b>0,00</b>	<b>4,42</b>	
<b>= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>7,48</b>	<b>0,00</b>	<b>7,48</b>	
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	5,02		5,02	
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>2,46</b>	<b>0,00</b>	<b>2,46</b>	
Ingresos Financieros	0,10		0,10	
Gastos Financieros	1,96		1,96	
+/- Resultado Financiero	-1,86		-1,86	
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	0,00		0,00	
+/- Resultados Excepcionales				
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>0,60</b>	<b>0,00</b>	<b>0,60</b>	
- Impuesto sobre Beneficios	0,29		0,29	
<b>= RESULTADO</b>	<b>0,31</b>	<b>0,00</b>	<b>0,31</b>	
Coeficientes de Cobertura				
Al EBITDA( % )	269,3			
Al EBIT (%)	126,1			
Al Resultado (%)	102,7			

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

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO

EVOLUCIÓN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 2014 VS 2013 (MILLONES DE EUROS)



## RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO

## PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2014	2013	% 2014/2013
PERSONAL			
Número medio de personas	3,2		100,0

## DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2014		
	IMPORTE (miles €)	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	0,0	0,0	0,0
Servicios ADIF	0,0	0,0	
Servicios Intragrupo*	4.087,7	98,3	98,3
Estudios y Consultorías	1,7	0,0	98,4
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	0,8	0,0	98,4
Gastos de Viaje del Personal	0,4	0,0	98,4
Resto	65,9	1,6	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>4.156,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(\*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe.

## 7.2.2. Conciliación entre las cuentas anuales y la cuenta de resultados de gestión

### RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO

CIERRE 2014	Datos en miles de euros			
	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<b>Ingresos por Alquiler de Material</b>	<b>11.905</b>	<b>0</b>	<b>11.905</b>	<b>11.905</b>
Alquileres y Cánones	0	0	0	0 <sup>1</sup>
Beneficios Venta Inmovilizado	0	0	0	0
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0		0	0
Otros Ingresos	0	0	0	0 <sup>1</sup>
Otros Ingresos Intragrupo	0	0	0	0 <sup>1</sup>
Convenios ADIF	0	0	0	0 <sup>1</sup>
<b>Ingresos Varios</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Ingresos Propios</b>	<b>11.905</b>	<b>0</b>		
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>11.905</b>	<b>0</b>		
Personal	265	3	268	268
Energía de Tracción	0	0	0	0 <sup>2</sup>
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				0 <sup>3</sup>
Consumo de Materiales de Almacén	0	0	0	0 <sup>3</sup>
Cánones	0	0	0	0 <sup>2</sup>
Servicios Adif	0	0	0	0 <sup>2</sup>
Resto de Servicios	4.157	0	4.157	4.157 <sup>2</sup>
<b>Gastos Propios</b>	<b>4.421</b>	<b>3</b>		
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>4.421</b>	<b>3</b>		
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>7.484</b>	<b>-3</b>		<b>0,000</b>
Amortizaciones	5.020			5.020
Retiros del Inmovilizado	0			0
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>2.464</b>	<b>-3</b>	<b>2.461</b>	<b>2.460</b> Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	101			101
Gastos financieros	1.960			1.960
Diferencias de cambio (gasto)				0 <sup>4</sup>
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0 <sup>4</sup>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-1.859</b>			<b>-1.859</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	0			
Gastos de Ejercicios Anteriores	3			
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>-3</b>	<b>3</b>		
Ingresos Excepcionales	0	0		
Gastos Excepcionales	0	0		
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>601</b>			<b>601</b>
Impuesto sobre Beneficios	291			291
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>310</b>			<b>310</b>

(1) Otros Ingresos de Explotación (0 miles de €).

(2) Otros Gastos de Explotación (4.157 miles de €).

(3) Aprovisionamientos (0 miles de €).

(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (0 miles de €).

## 7.3. Inversiones

En el ejercicio 2014 el importe realizado por la sociedad RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 4.567 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

Concepto	(miles de euros)
	Gasto
Inversión material e inmaterial	4.567,3
Inversiones financieras	0,0
<b>Total</b>	<b>4.567,3</b>

El detalle de los proyectos individuales incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Proyecto	(miles de euros)	
	Gasto	%
Adquisición trenes s/592.2 a RENFE Viajeros, S.A.	855,5	18,7
Suministro, montaje y puesta en marcha de equipos ERTMS y GSM-R para trenes s/100	3.711,8	81,3

La adquisición de trenes de la serie 592.2 es consecuencia de la firma en el primer trimestre de 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 y gradual 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.

## 7.4. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la sociedad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por los responsables financieros de la misma y de la Dirección de Finanzas y Administración de RENFE-Operadora, accionista único de la sociedad, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos, para el Grupo.

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

### RIESGO DE CRÉDITO

La sociedad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito, y tiene establecidas políticas para asegurar que las ventas se efectúan a clientes con un historial de crédito adecuado.

En este sentido, la sociedad gestiona los correspondientes servicios anteriormente indicados, establece los límites de crédito y evalúa 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 sociedad, 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 sociedad 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 mantenimiento de las disponibilidades líquidas necesarias en la sociedad se encuentra garantizado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante el contrato de tesorería centralizada que ambas tienen suscrito, y que como consecuencia del mismo el efectivo o equivalentes al final del ejercicio que figura en el Estado de Flujos de Efectivo ha quedado reducido a 1 miles de euros, mientras que la sociedad mantiene un crédito a su favor con RENFE-Operadora, a 31 de diciembre de 2014, por importe de 13.016 miles de euros.

## RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

Las necesidades de financiación de la sociedad son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma RENFE-Operadora de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la sociedad mediante contratos de deuda espejo.

RENFE-Operadora tiene concertadas dos permutas de tipo de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre sus estados financieros, que posteriormente transfiere a la sociedad en virtud de las condiciones establecidas en los contratos de deuda espejo.

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 2014 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 53% del total.

## 7.5. Período medio de pago a proveedores

En la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2014 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 2014 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 26,5 días.

En el ejercicio 2015 está previsto desarrollar 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.

## 7.6. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio

Con posterioridad al cierre del ejercicio se puede destacar el siguiente hecho significativo.

- Con fecha 1 de marzo de 2015 ha comenzado la vigencia del contrato de alquiler de dos locomotoras de la serie 333.3 por parte de la sociedad RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., a un operador ferroviario español, convirtiéndose en el primer contrato de alquiler firmado por la filial de RENFE-Operadora desde su creación.

Este contrato tiene una vigencia de cuatro años e incluye las prestaciones asociadas al mantenimiento integral del material arrendado, junto con unas garantías de fiabilidad y disponibilidad del mismo.

## 7.7. Composición Consejo de Administración

### **RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.**

A 31 de diciembre de 2014

#### **Presidente:**

D. PABLO VÁZQUEZ VEGA

#### **Consejeros:**

D<sup>a</sup>. BERTA BARRERO VÁZQUEZ

D. MANUEL FRESNO CASTRO

D. PASCUAL VILLATE UGARTE

D. ALEJANDRO CROS BERNABEU

D. JERÓNIMO GARCÍA LÓPEZ-GASCÓ

D. RAMÓN AZUARA SÁNCHEZ

D. ANTONIO AGUILAR MEDIAVILLA

#### **Secretario:**

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

#### **Vicesecretaria:**

D<sup>a</sup>. MARÍA PUENTE PELÁEZ

## 8. Hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio

Con posterioridad al cierre del ejercicio se pueden destacar los siguientes hechos significativos.

- Firma, el pasado 22 de enero de 2015, por la alcaldesa del Ayuntamiento de Madrid, el presidente de la Comunidad de Madrid, los presidentes de ADIF, ADIF-ALTA VELOCIDAD, RENFE-Operadora y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A, el presidente del Canal de Isabel II y el presidente de DUCH, del Convenio urbanístico para la gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, por el que se modifica el Convenio firmado el 10 de noviembre de 2011.

Simultáneamente se firmó, por los presidentes de ADIF-ALTA VELOCIDAD, ADIF, RENFE-Operadora y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. y el presidente de DUCH, el Acuerdo de Bases para la modificación del contrato adjudicado a esta última

Este Acuerdo de Bases recoge el contenido que debería tener el documento de modificación del contrato señalado, cuya firma tiene como plazo máximo el de la aprobación definitiva del PPRI, estimada por el Ayuntamiento para finales de abril, y está condicionada a la propia aprobación del PPRI y a la ratificación del Convenio Urbanístico por los órganos competentes de las partes firmantes.

Dicho contenido establecerá, fundamentalmente, plazos para la transmisión de suelos, calendario de pagos del canon monetario fijado y garantías reales de los mismos, continuidad en el uso de los edificios de Caracolas y oficinas de Fuencarral durante un máximo de cuatro años, etc.

- Con fecha 25 de febrero de 2015, el Tribunal Económico-Administrativo Central ha remitido copia del fallo dictado en relación con la reclamación formulada por RENFE-Operadora sobre las cantidades ingresadas en los años 2005, 2006, 2007 y 2008 en sus liquidaciones del IVA.

Dicha reclamación tiene su origen en la desestimación de la solicitud de devolución de ingresos indebidos cursada por RENFE-Operadora a la Agencia Tributaria alegando ésta la prescripción del derecho a instar la rectificación.

En dicho fallo se estima la no prescripción señalada por la Agencia Tributaria y, por lo tanto, la necesidad de que la misma tramite el expediente y compruebe las circunstancias que determinarán la procedencia o no de la devolución, lo que podría dar lugar a una devolución de alrededor de 40 millones de euros.

- Con fecha 1 de marzo de 2015 ha comenzado la vigencia del contrato de alquiler de dos locomotoras de la serie 333.3 por parte de la sociedad RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A., a un operador ferroviario español, convirtiéndose en el primer contrato de alquiler firmado por la filial de RENFE-Operadora desde su creación.

Este contrato tiene una vigencia de cuatro años e incluye las prestaciones asociadas al mantenimiento integral del material arrendado, junto con unas garantías de fiabilidad y disponibilidad del mismo.

El Grupo Renfe ha puesto en marcha el Plan + Renfe, un ambicioso proyecto con dos objetivos estratégicos: la rentabilidad económica y la calidad percibida. Todo esto se traduce en 50+1 (plan de comunicación) proyectos que se constituyen en hoja de ruta para abordar una transformación cultural, reforzar el posicionamiento y mejorar la competitividad de la compañía.

Es un plan de transformación que, liderado por el presidente Pablo Vázquez, se aborda con la mirada puesta en la rentabilidad empresarial y en la mejora de la calidad del servicio que ofrecemos al cliente. Y se diseña también para potenciar la marca Renfe, tanto dentro como fuera de la compañía, con una clara visión de grupo integrado, transmitiendo la fuerza que tenemos a través de la suma de empresas unidas bajo un paraguas común. Un plan de

empresa y para la empresa que, por tanto, se desarrolla con la vocación de unir a todos los equipos que configuran el Grupo Renfe, para trabajar en la misma dirección y con los mismos objetivos, favoreciendo la transversalidad, la gestión por proyectos y el intercambio de las mejores prácticas dentro de la compañía.

El plan persigue la competitividad, sostenibilidad y eficiencia del Grupo Renfe para un entorno liberalizado. Para ello, hay que evolucionar hacia una especialización por sociedades, en la que cada una de ellas gestione sus recursos y capacidades de forma orientada a resultados individuales y de acuerdo con los órganos de gobierno establecidos.

Así, para Renfe Viajeros se fija el objetivo estratégico de avanzar hacia el liderazgo rentable en el transporte de viajeros por ferrocarril; para Renfe Mercancías, el de conseguir un modelo de negocio saneado y rentable; para Renfe Fabricación y Mantenimiento, el de dotarse de un modelo de gestión integral del mantenimiento; y para Renfe Alquiler de Material Ferroviario, el desarrollar y reforzar una nueva línea de negocio.

Y todo ello con una Corporación que lidere la estrategia del grupo, que ayude a obtener sinergias y que contribuya a desarrollar la cultura empresarial. Porque + Renfe quiere fomentar entre los trabajadores la visión de grupo integrado, la marca y el orgullo de pertenencia, al tiempo que se logre convertir a los clientes de fieles al ferrocarril en fieles a Renfe.

En el ámbito de la rentabilidad, se pretende incrementar los ingresos sin olvidar el resultado económico global, buscando un mayor equilibrio. Al mismo tiempo, se trabaja en la mejora de la eficiencia de la empresa, optimizando recursos, generando sinergias y aumentando productividades.

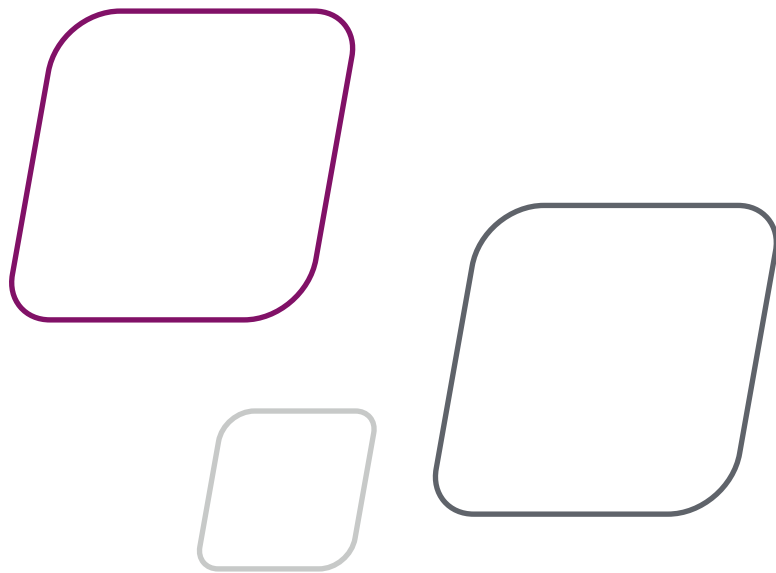
Por lo que respecta al cliente, + Renfe contempla una mejora de la calidad percibida, que ayude a consolidar el crecimiento de la demanda. Se trata de incrementar la satisfacción de los clientes ofreciendo servicios innovadores, seguros, competitivos, de calidad y respetuosos con el medio ambiente.

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 50+1 proyectos clave para todas las áreas de la compañía.

De alguna manera, el Plan + Renfe involucra a todos los trabajadores y territorios del Grupo Renfe y busca una elevada participación en el desarrollo de los proyectos de una manera directa o indirecta en actividades y tareas.

Los 50+1 proyectos tienen un planteamiento transversal que trata de fomentar la suma de recursos, talento, conocimiento y sistemas. Y en este sentido también se quiere reconocer el trabajo de todos los directivos y equipos que tienen una responsabilidad clave en los resultados y en el desarrollo de las actividades que hacen el día a día de Renfe. Unos equipos directivos que, sin estar designados directamente en estos proyectos, con su compromiso, responsabilidad y liderazgo a través de los distintos comités, tienen un papel fundamental en la coordinación entre los distintos equipos de los proyectos relacionados entre sí y hacen viable la ejecución del Plan + Renfe.

Para gestionar con éxito este plan de transformación, se ha configurado un modelo de gobierno con una serie de órganos, comités y equipos de trabajo a distintos niveles, en el que habrá responsables del plan global, líderes de programa y responsables de proyecto. Toda su actividad cuenta con el impulso, coordinación y seguimiento de la Oficina del Plan, desde la Dirección General de Operaciones. Además, se dará cobertura y visibilidad a las actuaciones más destacadas que se vayan implementando dentro de + Renfe a través de acciones de comunicación externa e interna en el ámbito de la empresa.



*renfe*

[www.renfe.es](http://www.renfe.es)

