

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 8182** *Resolución de 24 de junio de 2016, de RENFE-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 y el informe de auditoría.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 136.4 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y de conformidad con lo establecido en la Resolución de 3 de junio de 2013 de la Intervención General de la Administración General del Estado por la que se determina el contenido mínimo de la información que publicar en el «Boletín Oficial del Estado» por las entidades del sector público estatal, empresarial y fundacional que no tengan obligación de publicar sus Cuentas Anuales en el Registro Mercantil, se hacen publicar las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo RENFE-Operadora correspondientes al ejercicio 2015, que figura como anexo a esta Resolución.

Madrid, 24 de junio de 2016.–El Presidente de RENFE-Operadora, Pablo Vázquez Vega.

ANEXO

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2015

Balances Consolidados al 31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en miles de euros)

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

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

Balances Consolidados al 31 de diciembre de 2015 y 2014
(Expresados en miles de euros)

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

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

Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas para los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2015 y 2014
(Expresadas en miles de euros)

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

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

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

A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

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

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

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado

(Expresados en miles de euros)

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

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

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

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

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

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

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

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

MEMORIA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mediante la LSF 38/2015 se incorporan al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que entre otras tratan sobre la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, el derecho de acceso a las infraestructuras de conexión con

puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Reestructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenecerá íntegramente a la Entidad, quien mantendrá su actual naturaleza jurídica. Las cuatro nuevas sociedades se corresponderán con las tres áreas de negocio actuales, Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento, más una cuarta dedicada a operaciones de arrendamiento y otras vinculadas a los activos de material ferroviario. Las funciones y obligaciones que en la actualidad desarrolla el área de negocio de Mercancías y Logística incluirá los correspondientes objetos sociales de Irion RENFE MERCANCIAS, S.A., Multi RENFE MERCANCIAS, S.A. y Contren RENFE MERCANCIAS, S.A.
- Supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales anteriores, en los derechos y obligaciones de aquella, asumiendo la titularidad de sus bienes e integrando a sus trabajadores. Con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, por la que se 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.

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)).

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

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

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

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

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

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

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

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

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. 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.

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

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

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

Mediante Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, el Estado traspasó a la Generalidad de Cataluña, con fecha efectiva a partir del día 1 de enero de 2010, las funciones de la AGE

correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el ámbito de las cercanías de Barcelona, en función del acuerdo adoptado por la Comisión Bilateral Generalidad – Estado de fecha 21 de julio de 2009, y en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 22 de diciembre de 2009.

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

Los acuerdos adoptados básicamente consistían en lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

La prestación de los servicios ferroviarios de cercanías en Cataluña fue declarada de servicio público por la Generalidad de Cataluña mediante el Acuerdo GOV/111/2010, de 1 de junio, y la prestación de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general en Cataluña, lo fue declarada por el Acuerdo GOV/256/2010, de 14 de diciembre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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)).

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

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

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

En base a esta previsión, en la primera reunión del citado Órgano Mixto, de 13 de febrero de 2010, se decidió instrumentar estas medidas bajo la forma de un Plan de Acción 2010-2015 contenido como Anexo 4 de la propuesta de Contrato OSP Cataluña 2011-2015, aprobada por el

Órgano Mixto en su reunión de 17 de junio de 2013. Dicho Plan contiene datos reales para el periodo 2010-2012 y previsiones para 2013-2015.

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

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

4. Contratos con Comunidades Autónomas

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

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

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

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

f) Convenios y otras relaciones con Adif

i) Tasa de Seguridad Ferroviaria

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

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

La LSF 38/2015 crea la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria. No obstante, la Disposición transitoria quinta establece que hasta tanto no se

fijen las cuantías de las tasas ferroviarias recogidas en el título VI seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la nueva ley, por lo que tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016, sigue siendo aplicable la Tasa de seguridad ferroviaria regulada en la LSF 39/2003.

ii) Cánones ferroviarios

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

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

Los cánones se clasifican de la forma siguiente:

- Cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General:
 - Canon de acceso (Modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
 - Canon por reserva de capacidad (Modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
 - Canon de circulación (Modalidad C), que se calcula con base en los kilómetros efectivamente realizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad.
 - Canon por tráfico (Modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.
- Cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias:
 - i. Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros (Modalidad A), que se aplica en función de los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
 - ii. Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (Modalidad B), que se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones donde existen problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
 - iii. Canon de paso por cambiadores de ancho (Modalidad C), que se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.
 - iv. Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D), que se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por Adif, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Actualmente, solo se aplica en las líneas de alta velocidad.
 - v. Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (Modalidad E), que grava el uso del dominio público ferroviario determinándose en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno.

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

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

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

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

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

iii) Convenios y otras relaciones

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

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

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

a) Imagen fiel

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

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

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

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

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

- (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 2015, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a su modificación en los próximos ejercicios. El efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

- c) Comparación de la información

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

(i) Cambios en criterios contables y corrección de errores

Intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado (Grandes reparaciones)

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

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

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

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

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

- El gasto registrado por el propietario del material rodante es más uniforme a lo largo de los ejercicios, independientemente del volumen de grandes reparaciones efectuadas en cada año, por lo que el análisis de costes a partir de la cuenta de resultados es más estable.
- El flujo de efectivo de las actividades de explotación se incrementa, reduciéndose el flujo de efectivo de las actividades de inversión.
- El valor contable de los activos próximos a la finalización de su vida útil se incrementa cuando se le realiza una gran reparación, la cual ha de amortizarse en el periodo de utilidad de dicha reparación.
- El nuevo criterio se adecúa en mejor medida a lo que establece el PGC respecto a las grandes reparaciones y las inspecciones generales que se llevan a cabo de forma periódica.

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

La adopción de este criterio ha supuesto un cargo a reservas por la mayor amortización de los componentes iniciales identificados en el precio de adquisición del material rodante hasta el 1 de

enero de 2015 por importe de 211.239 miles de euros, y un abono a reservas por importe de 249.661 miles de euros por el alta de la última gran reparación efectuada con anterioridad al 1 de enero de 2015 de cada material rodante, por el valor neto contable de la misma a dicha fecha.

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

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

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

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

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

Desembolsos pendientes sobre acciones

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Instrumentos financieros derivados en contratos de deuda espejo

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

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

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

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

d) Moneda funcional y moneda de presentación

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

3. Aplicación de Resultados de la Entidad dominante

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

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

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 2015.

(e) Incorporación de rama de actividad

Rama de actividad procedente de RENFE

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

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 redujo en la proporción correspondiente a los espacios repuestos según el acuerdo, sin descontar las respectivas amortizaciones, son los siguientes (véase nota 5):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(h) Inmovilizado intangible

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

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

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

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

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

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.

1. Fondo de comercio de consolidación

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

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

(i) Inmovilizado material

• Coste del inmovilizado material

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

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

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

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

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

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

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

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

(j) Arrendamientos

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

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

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

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 2015 de 1,733% (1,6025% para el ejercicio 2014), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en RENFE-Operadora, basada en la tabla PERM/F-2000 (véase nota 17).

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

- Indemnizaciones por fallecimiento

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

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

- Indemnizaciones por cese

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

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

- Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

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

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

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

(p) Provisiones

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

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:

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

(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 2015 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Fondo de Comercio de Consolidación

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

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

(b) Elementos totalmente amortizados

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

6. Inmovilizado Material

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

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

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

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

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

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

a) Coste

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Inmovilizado material en curso y anticipos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Amortización acumulada

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

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

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

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

d) Deterioro

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

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

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

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

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

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

Por otra parte, en el apartado de Deterioro en la columna de Bajas, figura un importe total de 5.764 miles de euros en 2015. De ellos, 315 miles de euros corresponden al importe destinado a compensar la pérdida originada por el valor de los elementos sustituidos en la reparación del otro tren de la Serie 103 que se vio afectado en el accidente de 2013. Tras la reparación efectuada en el 2015, se ha revertido el exceso de deterioro estimado para el mismo por importe de 4.567 miles de euros. Asimismo, del importe total de este apartado, otros 533 miles de euros corresponden también a la aplicación de la provisión por deterioro dotada para otros trenes siniestrados para compensar la pérdida originada por su reparación en 2015, mientras que del resto, 288 miles de euros corresponden a la reversión del exceso de provisión dotada en

otros accidentes de acuerdo a la última información disponible, y 61 miles a la reversión producida como consecuencia de la regularización del sobrecoste de algunos activos afectados por la devolución del IVA no deducible de 2005 (nota 23 (b)).

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

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

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

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

e) Bajas y enajenaciones

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f) Detalle de principales grupos de activos

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

	Miles de euros			Valor Neto	Dotaciones
	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado		
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.372.890	(1.277.901)	(24.038)	3.070.951	(109.813)
Trenes de Cercanías	3.143.941	(1.738.954)	(1.116)	1.403.871	(102.415)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	577.485	(283.267)	(1.131)	293.087	(25.569)
Locomotoras Eléctricas	738.848	(492.823)	(492)	245.533	(10.088)
Edificios de Talleres	292.400	(112.277)	0	180.123	(6.179)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	250.829	(52.780)	(8.615)	189.434	(5.414)
Locomotoras Diesel	317.592	(163.122)	0	154.470	(5.440)
Remolques Talgo	310.001	(161.500)	0	148.501	(4.802)
Piezas de Parque	201.287	(94.120)	0	107.167	(4.008)
Vagones de Mercancías	544.129	(400.836)	(20.303)	122.990	(12.742)

Miles de euros

	Coste	Amortización	Deterioro	Valor	Dotaciones
		Acumulada	Acumulado	Neto	
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	75.151	(20.028)	(81)	55.042	(5.812)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	66.558	(7.761)	(453)	58.344	(2.034)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	100.626	(63.603)	0	37.023	(6.913)
Superestructura de Vía de Talleres	38.889	(10.684)	0	28.205	(1.004)
Máquinas de Venta y TPV	81.841	(57.671)	0	24.170	(8.595)
Edificios Administrativos	41.642	(18.951)	0	22.691	(1.034)
Terrenos	24.829	0	0	24.829	0
Cambios y Desvios de Talleres	23.587	(5.987)	0	17.600	(668)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	53.838	(39.746)	0	14.092	(4.038)

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

Miles de euros

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

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

g) Seguros

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

h) Compromisos y otros

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

- 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 m² construidos) y ADIF (84.027 m² construidos).

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

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

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

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

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

Debido a la operación de segregación efectuada en el ejercicio 2013, la Entidad es propietaria de terrenos para los que existe un compromiso de cesión de 263.194,04 m² 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, parte de los contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riales saudíes (SAR). Ocasionalmente se realizan operaciones desde la dirección de internacional que pueden realizarse en monedas distintas al euro.

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

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

(d) Riesgo de tipo de interés

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

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

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

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

8. Participaciones puestas en equivalencia

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

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

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

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

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

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

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

9. Activos financieros por categorías

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

	Miles de Euros			
	No Corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales no corrientes	806	1.226	-	-
Clientes por ventas y prestación de servicios			264.023	349.390
Créditos y otras cuentas a cobrar	35.744	1.280	1.006.667	865.292
Otros activos financieros	891	553	487	622

	Miles de Euros			
	No Corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Derivados de Cobertura (notas 13 y 20)				
Permutas de tipo de interés	1.032	1.398	366	453
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.459	1.459	-	-
Total activos financieros	39.932	5.916	1.271.543	1.215.757

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

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

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

10. Inversiones financieras

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

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

a) Instrumentos de Patrimonio

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

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

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

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

11. Existencias

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

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

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

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

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

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

12. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

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

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

	Miles de Euros	
	2015	2014
<i>Corriente</i>		
Deudores personal	1.376	1.233
Activo por impuesto corriente (nota 23)	1.043	6.716
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 23)	36.545	82.505
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.176.316	1.308.457

a) Clientes General

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

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

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

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

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

b) Clientes Entidades Públicas

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

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

c) Clientes, otros ingresos pendientes de facturar

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Correcciones valorativas

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

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

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

e) Deudores varios

i. Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo

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

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

	Miles de euros	
	Corriente	
	2015	2014
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
• Ejercicio 2013	-	75.414
• Ejercicio 2014	99.674	502.853
• Ejercicio 2015	495.510	-
	595.184	578.267

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

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

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

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

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

ii.

Deudores por convenios con Comunidades Autónomas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) Correcciones valorativas

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

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

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

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

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

iii. Otros deudores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

El saldo al cierre del ejercicio del principal de otros activos líquidos equivalentes está compuesto principalmente por operaciones a corto plazo en cuentas corrientes remuneradas e imposiciones a plazo fijo a tipos de interés que oscilan entre el 0,15% y 0,55% en el ejercicio 2015 (0,50% y 1,35% en el ejercicio 2014), cuyos vencimientos son de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

15. Fondos propios

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

a) Aportación patrimonial

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

b) Reservas de la Entidad Dominante y de sociedades consolidadas

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

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

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

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

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

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

c) Diferencias de conversión

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

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

d) Otros ajustes por cambios de valor

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

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

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

e) Socios externos

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

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

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

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

16. Subvenciones, donaciones y legados

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

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

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

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

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

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

El movimiento durante el ejercicio 2014 fue el siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Contingencias y garantías

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sociedad	Límite de Riesgo	Miles de euros		
		Importe Dispuesto	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	-	-
	171.280	154.310	121.277	24.450

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

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

18. Periodificaciones

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

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

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

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

19. Detalle de pasivos financieros por categoría

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

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Derivados de Cobertura (notas 13 y 20)				
Permutas de tipo de interés	7.382	3.957	8.247	3.485
Débitos y partidas a cobrar				
Deudas con entidades de crédito	4.309.238	388.472	4.439.968	394.240
Acreedores por arrendamiento financiero			-	-

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Otros pasivos financieros	15.150	42.974	15.682	45.700
Deudas sociedades puestas en equivalencia		4.933	-	300
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores		515.230	-	527.072
Proveedores sociedades puestas en equivalencia		62.820	-	11.598
Otras cuentas a pagar		73.147	-	66.192
Total	4.331.770	1.091.533	4.463.897	1.048.587

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

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

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

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

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

20. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	4.310.405	357.298	4.442.049	356.672
Intereses de deudas con entidades de crédito	(1.167)	31.174	(2.081)	37.568
Acreeedores por arrendamiento financiero	4.309.238	388.472	4.439.968	394.240
Derivados de cobertura (notas 13 y 19)				
Permutas de tipo de interés	7.382	3.957	8.247	3.485
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	4.323	343	3.358	1.138
Proveedores de inmovilizado	7.375	42.616	8.966	44.541
Fianzas y depósitos recibidos	3.452	15	3.358	21
	15.150	42.974	15.682	45.700
Vinculadas				
Deudores empresas del grupo y asociadas	-	4.933	-	300
Total	4.331.770	440.336	4.463.897	443.725

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

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

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

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

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

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

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

El importe de 7.375 miles de euros que figura en “Proveedores de inmovilizado” no corriente a 31 de diciembre de 2015 (8.966 miles de euros a 31 de diciembre de 2014), corresponde a la deuda contraída por el Grupo con empresas mantenedoras, según las condiciones pactadas en ciertos contratos de mantenimiento integral de material rodante, por la incorporación al inmovilizado de las piezas de parque, al finalizar los contratos de mantenimiento.

Dentro del apartado de Otras deudas no corrientes figuran los préstamos recibidos por el Grupo con tipo de interés bonificado de proyectos I+D+i por importe de 1.325 miles de euros (1.453 miles de euros a 31 de diciembre de 2014).

Asimismo, en este apartado se incluye la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales por importe de 2.502 miles de euros (2.072 miles de euros en 2014) (véase nota 14).

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 no se encontraban dispuestas las líneas de crédito contratadas por el Grupo cuyo importe disponible ascendía a 160.000 miles de euros, (31.600 miles de euros en 2014).

21. Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 29)	62.820	11.598
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	515.230	527.072
Acreedores varios	43.054	46.998
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	30.093	19.194
Pasivos por impuesto corriente (nota 23)	56	53
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 23)	40.008	43.040
Total	691.261	647.955

En el apartado de “Proveedores a corto plazo” dentro de No vinculadas, la deuda más destacada es con ADIF por un total de 76.416 miles de euros (90.587 miles de euros en 2014) y ADIF Alta Velocidad por un total de 226.437 miles de euros (182.195 miles de euros en 2014) que principalmente se corresponden a: cánones, venta de billetes, servicio de atención al cliente y suministros como telefonía y energía tanto para tracción como para otros usos.

También se incluyen los trabajos de construcción en el Proyecto Haramain en Arabia Saudí por importe de 8.482 miles de euros (14.479 miles de euros en 2014, principalmente la construcción del taller de Medina por importe de 11.477 miles de euros).

Asimismo, en Acreedores varios destaca el anticipo recibido en el Proyecto Haramain pendiente de aplicar a la facturación por importe de 11.305 miles de euros (12.860 miles de euros en 2014) (véanse notas 12 a) y 25).

22. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.

En relación con la información sobre el periodo medio de pago a proveedores para el ejercicio 2015 ha sido la siguiente:

	2015
	Días
Periodo medio de pago a proveedores	60,92
Ratio de las operaciones pagadas	65,02
Ratio de las operaciones pendientes de pago	39,65
	Miles de Euros
Total pagos realizados	1.311.367
Total pagos pendientes	252.518

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecen las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley ha sido modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

23. Situación fiscal

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

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	23.445	-	6.108	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	1.043	-	3.027
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 12)	-	36.545	-	92.350
	23.445	37.588	6.108	95.377

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	36.094	-	10.742	-
Impuesto sobre sociedades	-	56	-	53
Por retenciones practicadas	-	18.731	-	24.612
Seguridad Social	-	21.210	-	18.428
Otros	-	67	65	-
	36.094	40.064	10.807	43.093

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación al Grupo es como sigue:

(a) Impuesto sobre beneficios

La Entidad desde el ejercicio 2013 tributa en el Impuesto sobre Sociedades bajo el régimen de consolidación fiscal.

El grupo fiscal del que RENFE-Operadora es la entidad dominante estaba integrado en su inicio por sus sociedades dependientes Contren Renfe Mercancías, S.A., Irion Renfe Mercancías, S.A., Multi Renfe Mercancías, S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A., en las que la Entidad tenía una participación del 100% de su capital social.

Posteriormente, como resultado del proceso de reestructuración de la Entidad contemplado en el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012 por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, se crean las nuevas sociedades mercantiles estatales beneficiarias de la segregación de las correspondientes áreas de actividad de la Entidad, RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A. y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A., que han quedado integradas en el grupo fiscal desde el momento de su constitución de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (TRLIS), aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004. Asimismo, y en unidad de acto, se produce la fusión por absorción de las sociedades Contren Renfe Mercancías, S.A., Irion Renfe Mercancías, S.A. y Multi Renfe Mercancías, S.A., sociedades absorbidas, y RENFE MERCANCÍAS, S.A., sociedad absorbente.

A raíz de dicha reorganización, la nueva composición del grupo fiscal queda como sigue: RENFE-Operadora como entidad dominante y como sociedades dependientes, RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A., RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A.

La Entidad, ha comunicado a la Administración Tributaria, dentro del plazo legal establecido, la variación producida en la composición del grupo fiscal del que es entidad dominante.

Tal como establece el referido Real Decreto-ley 22/2012 en su artículo 1, apartado 6, a las operaciones de transmisión de las correspondientes unidades de negocio o áreas operativas que se constituyen en sociedades, así como a la fusión de las tres sociedades mercantiles estatales por la nueva sociedad Renfe Mercancías, S.A., se aplicará el Régimen especial de las fusiones, escisiones, aportaciones de activos, canje de valores y cambio de domicilio social de una Sociedad Europea o una Sociedad Cooperativa Europea de un Estado miembro a otro de la Unión Europea, régimen regulado en el capítulo VIII, del título VII del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

El ejercicio de la opción por la aplicación de dicho régimen especial se ha comunicado a la Administración Tributaria dentro del plazo legal establecido de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 96 del TRLIS y en el artículo 42 y siguientes del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

La sociedad Pecovasa es la cabecera de un Grupo fiscal formado por ella misma y la sociedad dependiente Puerto Seco Ventastur, S.A. Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el impuesto sobre Sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable.

En el ejercicio 2015 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Cuenta de pérdidas y ganancias	Miles de euros Ingresos y gastos imputados al patrimonio	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	42.569	4.268	46.837
Impuesto sobre Sociedades	6.384	1.395	7.779
Diferencias permanentes de consolidación	3.248	(6.612)	(3.363)
Diferencias permanentes	40.285	-	40.285
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio de consolidación	(7.806)	-	(7.806)
Con origen en el ejercicio	(41.602)	249	(41.353)
Con origen en ejercicios anteriores	(39.485)	700	(38.785)
Bases imponibles negativas a compensar	-	-	-
Base imponible (Resultado fiscal)	3.593	-	(3.593)

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

- RENFE-Operadora	4.575
- RENFE VIAJEROS, S.A.	15.769
- RENFE MERCANCÍAS, S.A.	(7.559)
- RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.	(13.501)
- RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.	1.280
- Logística y Transporte Ferroviario, S.A.	1.648
- Logirail, S.A.	959

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:		Miles de euros
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.		238
- Puerto Seco Ventastur, S.A.		184
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas		3.593
Bases imponibles negativas compensadas		(977)
Base imponible del grupo		2.616
Cuota al 28%		666
Deducciones compensadas		(666)
Base imponible positiva grupo fiscal RENFE		3.171
Retenciones y pagos a cuenta		
- Entidad dominante		(366)
- Entidades dependientes		-
- Cuota líquida (Importe a cobrar)		(366)
Base imponible positiva grupo fiscal PECOVASA		238
Cuota íntegra		66
Retenciones y pagos a cuenta		
- Entidades dependientes (Grupo fiscal PECOVA)		(10)
Cuota líquida (importe a pagar)		56

En el ejercicio 2014 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Cuenta de pérdidas y ganancias	Miles de euros Ingresos y gastos imputados al patrimonio	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(206.732)	2.025	(204.707)
Impuesto sobre Sociedades	(344)	213	(131)
Diferencias permanentes de consolidación	(906)	(3.881)	(4.787)
Diferencias permanentes	(21.377)	-	(21.377)
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio	174.749	873	175.622
Con origen en ejercicios anteriores	(17.477)	770	(16.707)
Bases imponibles negativas a compensar	-	-	-
Base imponible (Resultado fiscal)	(72.087)	-	(72.087)

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:		Miles de euros
- RENFE-Operadora		2.310
- RENFE VIAJEROS, S.A.		(48.869)
- RENFE MERCANCÍAS, S.A.		(45.808)
- RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.		17.384
- RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.		2.241
- Logística y Transporte Ferroviario, S.A.		(158)
- Logirail, S.A.		594

Bases imposables aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	Miles de euros
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	592
- Puerto Seco Ventastur, S.A.	(373)
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imposables negativas	(72.087)
Bases imposables negativas compensadas	-
Base imponible del grupo	(72.087)
Base imponible negativa grupo fiscal RENFE	(72.087)
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(641)
- Entidades dependientes	(1)
- Cuota líquida (Importe a cobrar)	(642)
Base imponible positiva grupo fiscal PECOVASA	219
Cuota íntegra	66
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidades dependientes (Grupo fiscal PECOVA)	(13)
Cuota líquida (importe a pagar)	53

El Grupo en 2015 ha soportado retenciones y efectuado ingresos a cuenta por importe de 366 miles de euros, frente a 655 miles de euros en el ejercicio 2014, que representa el impuesto corriente a recuperar de la Hacienda Pública.

Los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2015 por importe de 23.445 miles de euros corresponden a la activación de créditos fiscales por importe de 16.817 miles de euros, así como 6.628 miles de euros (6.108 miles de euros a 31 de diciembre de 2014) corresponden al efecto impositivo de los ajustes por cambio de valor de los derivados de cobertura.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2015 por importe de 36.115 miles de euros (10.742 miles de euros a 31 de diciembre de 2014) corresponden al efecto impositivo de las subvenciones de capital imputadas al patrimonio neto, y de los ajustes por cambio de valor de los derivados de cobertura y diferencias de conversión.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2015 por importe de 40.285 miles de euros incluyen como ajustes más significativos 42.330 miles de euros del ajuste positivo del gasto contable fiscalmente deducible regularizado contra Reservas derivado del cambio de criterio en la contabilización de las Grades Reparaciones y 4.252 miles de euros de ajuste positivo del gasto de amortización, regularizado contra Reservas, de los activos procedentes de la segregación de RENFE Operadora en cuya valoración se incorporó, como mayor valor, las cuotas de IVA soportado no deducible del ejercicio 2005 objeto de devolución en el ejercicio y 3.100 miles de euros de ajuste negativo por el registro contra Reservas por un defecto de amortizaciones de determinado material rodante.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2014 por importe de 21.377 miles de euros incluyen, un ajuste negativo por importe de 27.902 miles de euros derivado del registro contra reservas del ajuste por el beneficio razonable por prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público de Cataluña (véase nota 2.c), así como un ajuste positivo por importe de 6.124 miles de euros derivados del registro contra reservas del ajuste por ingresos procedentes de trabajos en curso, el resto son fundamentalmente, gastos por multas, sanciones y recargos no deducibles.

Dentro de las diferencias temporarias del ejercicio 2015 se incluye un ajuste negativo por importe de 15.612 miles de euros (ajuste positivo de 82.763 miles de euros en 2014) correspondiente a la reversión de forma lineal durante un plazo de 10 años del gasto por amortizaciones son deducible como consecuencia de la limitación de la deducibilidad de la deducibilidad del 70% del gasto por amortización de los ejercicios 2013 y 2014 introducido por la Ley 16/2012, para consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica.

El Real Decreto 12/2012 de 30 de marzo, introdujo varias modificaciones relativas al impuesto sobre sociedades, de aplicación a partir del ejercicio 2012. Entre ellas se incluía la limitación de la deducibilidad de gastos financieros, no siendo deducibles los gastos financieros netos que excedieran del 30% del beneficio operativo del ejercicio, estableciéndose un límite mínimo de 1 millón de euros. La Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades mantiene dicha regulación, estableciendo que los gastos financieros netos no deducidos podrán deducirse en los periodos impositivos sucesivos, eliminándose la limitación existente de 18 años. En el ejercicio 2015 no aplica limitación en la deducibilidad de gastos financieros netos. En el ejercicio 2014 el grupo fiscal soportó un ajuste positivo por importe de 70.896 miles de euros.

En el ejercicio 2012 la Entidad no pudo deducir gastos financieros netos por importe de 11.419 miles de euros, practicando en su declaración del impuesto sobre sociedades el correspondiente ajuste fiscal positivo.

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2015, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE-Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	LTF	Logirail	Puerto Seco Ventastur (1)	TOTAL
1997	7	4.357	629	444	-	-	-	6.161
1998	2.639	53.765	5.186	4.336	-	-	-	65.926
1999	4.181	84.326	8.041	6.772	-	-	-	103.320
2000	2.725	54.961	5.241	4.414	-	-	-	67.341
2001	1.113	23.342	2.323	1.904	-	-	-	28.682
2002	64	1.857	237	168	91	-	-	2.476
2003	113	3.261	417	294	358	-	120	4.563
2004	101	2.928	374	264	231	-	229	4.127
2005	156	54.726	69.970	44.633	316	-	195	169.996
2006	-	48.256	67.838	47.351	376	-	206	164.027
2007	153	134.925	52.568	58.833	88	-	293	246.860
2008	4.259	108.863	51.777	66.809	296	-	-	232.004
2009	1.358	36.220	39.062	23.310	560	-	-	100.510
2010	1.256	16.059	22.355	20.495	259	-	-	60.424
2011	1.327	41.067	116.777	76.335	454	291	-	236.262
2012	1.677	48.466	63.865	19.329	556	-	-	133.893
2013	-	63.931	65.435	-	-	-	-	129.366
2014	-	37.204	34.564	-	-	-	-	71.768
2015(*)	1.666	-	2.361	4.218	-	-	-	8.245
TOTAL	22.795	818.514	609.020	379.909	3.585	291	1.043	1.835.157

(*) Estimada. Base imponible generada en régimen individual. La base imponible negativa consolidada del Grupo fiscal RENFE asciende a 72.087 miles de euros.

(1) Antes de la entrada en consolidación fiscal con Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2014, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE-Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	LTF	Logirail	Puerto Seco Ventastur (1)	TOTAL
1997	170	4.918	629	444	-	-	-	6.161
1998	2.639	53.765	5.186	4.336	-	-	-	65.926
1999	4.181	84.326	8.041	6.772	-	-	-	103.320
2000	2.725	54.961	5.241	4.414	-	-	-	67.423
2001	1.113	23.342	2.323	1.904	-	-	-	28.682
2002	64	1.857	237	168	150	-	-	2.476
2003	113	3.261	417	294	358	-	304	4.747
2004	101	2.928	374	264	231	-	229	4.127
2005	156	54.726	69.970	44.633	316	-	195	169.996
2006	-	48.256	67.838	47.351	376	-	206	164.027
2007	153	134.925	52.568	58.833	88	-	293	246.860
2008	4.259	108.863	51.777	66.809	296	-	-	232.004
2009	1.358	36.220	39.062	23.310	560	-	-	100.510
2010	1.256	16.059	22.355	20.495	259	-	-	60.424
2011	1.327	41.067	107.488	76.335	454	301	-	226.972
2012	1.677	48.466	73.154	19.329	556	-	-	143.240
								137.94
2013	-	68.091	69.692	-	-	-	-	0
2014(*)	-	48.869	45.808	-	-	-	-	94.677
TOTAL	21.292	834.900	622.160	375.691	3.644	301	1.227	1.859.215

(*) Estimada. Base imponible generada en régimen individual. La base imponible negativa consolidada del Grupo fiscal RENFE asciende a 129.513 miles de euros.

(1) Antes de la entrada en consolidación fiscal con Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.

De acuerdo con el apartado 13 de la Orden Ministerial FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, el crédito fiscal generado por las bases imponibles negativas surgidas en la liquidación del impuesto sobre sociedades de RENFE y el crédito fiscal correspondiente a las deducciones pendientes de aplicación por dicha entidad hasta el ejercicio 2004, se distribuyen entre Adif y RENFE-Operadora a partes iguales.

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 imponible negativas podrán ser compensadas con rentas positivas de los 18 ejercicios inmediatos siguientes. También de conformidad con la normativa vigente, las deducciones fiscales de un ejercicio pueden aplicarse en los siete ejercicios siguientes a aquel en que se generaron.

Siguiendo un criterio de prudencia, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura compensación de las pérdidas fiscales generadas, debido a que no se esperan beneficios fiscales en un futuro próximo. Por idéntica razón, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura aplicación de las deducciones generadas.

Las deducciones por doble imposición de dividendos y plusvalías de fuente interna pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2015, así como sus correspondientes plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	TOTAL	Plazo máximo para aplicar
2008	921	319	108	-	1.444	2015
2009	863	898	34	281	2.225	2016
2010	629	149	159	735	1.792	2017
2011	565	59	16	914	1.664	2018
2012	394	11	170	1.054	1.745	2019
2013	-	-	148	1.122	1.345	2020
2014 (*)	127		122	1.834	2.231	2021
TOTAL	3.499	1.436	757	5.940	11.632	

Las deducciones por doble imposición de dividendos y plusvalías de fuente interna pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2014, así como sus correspondientes plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio de origen	RENFE Operadora	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías	RENFE Fabricación y Mantenimiento	TOTAL	Plazo máximo para aplicar
2007	736	377	387	-	1.500	2014
2008	987	341	116	-	1.444	2015
2009	924	963	37	301	2.225	2016
2010	674	160	170	788	1.792	2017
2011	605	63	17	979	1.664	2018
2012	422	12	182	1.129	1.745	2019
2013	-	-	142	1.203	1.345	2020
2014 (*)	136		130	1.965	2.231	2021
TOTAL	4.484	1.916	1.181	6.365	13.946	

De acuerdo con el apartado 13 de la Orden Ministerial FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, el crédito fiscal generado por las bases imponible negativas surgidas en la liquidación del impuesto sobre sociedades de RENFE y el crédito fiscal correspondiente a las deducciones pendientes de aplicación por dicha entidad hasta el ejercicio 2004, se distribuyen entre Adif y RENFE-Operadora a partes iguales.

Los importes de las deducciones pendientes han sido ajustados al tipo impositivo del 28%, aplicable en el ejercicio 2015.

El 28 de noviembre de 2014 se publicó en el BOE la nueva Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades aplicable para los periodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2015. El cambio más relevante de este impuesto es la reducción del tipo general, el cual pasa del 30% al 28% para periodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2015 y al 25% para periodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2016, así como la eliminación del plazo máximo de compensación de las bases imponibles negativas.

(b) Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

La Entidad, desde el 1 de enero de 2015, tributa en el Impuesto sobre el Valor Añadido bajo el régimen especial del grupo de entidades, en su modalidad simplificada, regulado en los artículos 163.quinquies y siguientes de la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La Entidad es sociedad dominante del grupo IVA en el que se integran como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

De conformidad con dicho régimen, las entidades que lo apliquen deberán cumplir sus obligaciones fiscales en este impuesto, excepción hecha del pago de la deuda tributaria o de la solicitud de compensación o devolución resultante. La Entidad, como sociedad dominante del grupo, ostenta la representación del mismo ante la Administración tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, está obligada a presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las autoliquidaciones individuales de las entidades que forman parte del mismo, procediendo asimismo al ingreso de la deuda tributaria resultante o a la solicitud de compensación o devolución que proceda.

Por otra parte, en el ejercicio 2015 se ha dictado por la Administración tributaria acuerdo de ejecución de resolución económico-administrativa de la reclamación formulada por la Entidad mediante la que solicitaba la rectificación de la autoliquidación del IVA de diciembre de 2005 al objeto de obtener el reconocimiento del derecho a la devolución correspondiente al IVA soportado no deducido en el ejercicio 2005 por aplicación de la regla de prorrata de acuerdo con una regulación declarada contraria al derecho comunitario por sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

Mediante dicho acuerdo de ejecución de la resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central, se ha resuelto dicha la solicitud de rectificación del IVA de 2005 reconociendo el derecho a la devolución a la Entidad de 38.815 miles de euros y el abono de los intereses de demora devengados que ascendieron a 7.917 miles de euros.

Dado que, como consecuencia del proceso de reestructuración de RENFE-Operadora, fueron segregadas las distintas ramas de actividad que dieron lugar a la constitución de las distintas sociedades beneficiarias de dicha segregación, se ha procedido al reparto de las cantidades devueltas por la Administración tributaria en función de los activos segregados afectados.

Como resultado de dicha asignación, el reparto de las cuotas de IVA devueltas así como de los intereses de demora derivados de la misma ha sido el siguiente:

Sociedad	Cuotas de IVA de Bienes de inversión	Cuotas de IVA de operaciones corrientes	Cuotas de IVA devueltas	Intereses de demora
RENFE-Operadora	2.379	2.114	4.493	917
Renfe Viajeros, S.A.	14.851	12.812	27.663	5.642
Renfe Mercancías, S.A.	853	2.964	3.817	778
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.	590	2.252	2.842	580
Total devolución	18.673	20.142	38.815	7.917

Asimismo, dicho Tribunal establece que no puede pronunciarse sobre la rectificación de las autoliquidaciones de los periodos de diciembre de 2006, diciembre de 2007 y diciembre de 2008, en tanto no haya sido resuelta la solicitud de rectificación de la autoliquidación correspondiente al periodo diciembre de 2005, procediendo asimismo que el órgano gestor se pronuncie sobre ellas a la vista del procedimiento de rectificación que debe tramitar correspondiente al período de diciembre de 2005.

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Los ejercicios no prescritos y, por consiguiente, abiertos a inspección a 31 de diciembre de 2015 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2011 y posteriores, sin perjuicio de la interrupción del período de prescripción de ciertas declaraciones de IVA como consecuencia de la presentación de solicitudes de rectificación de autoliquidaciones.

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

24. Importe neto de la cifra de negocios

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2015 y 2014, es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Ingresos de viajeros		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	—	1.294.332
	1.294.332	1.231.149
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	233.452	231.387
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	182.376	185.956
Resto de Cercanías y Media Distancia	295.336	292.183
	711.164	709.526
	2.005.496	1.940.675
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	253.526	278.975
Ingresos por alquiler de material ferroviario	18.319	3.880
Total importe neto de la cifra de negocios	2.277.341	2.223.530

25. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2015 y 2014, es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Subvenciones de explotación	634.999	620.508
Convenios con Adif	26.269	19.386
Ingresos accesorios	134.273	77.132
	795.541	717.026

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2015	2014
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	230.066	192.017
Obligaciones de servicio público de Cercanías	199.592	248.141
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	65.853	62.696
	495.511	502.854
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la AGE	(2.022)	(5.461)
Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalidad de Cataluña		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	17.828	15.685
Obligaciones de servicio público de Cercanías	97.596	90.989
	115.424	106.674
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la Generalidad de Cataluña	(1.716)	577
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público	607.197	604.644
Otras subvenciones de explotación	27.802	15.864
	634.999	620.508

El detalle de “otras subvenciones de explotación” a 31 de diciembre es:

	Miles de euros	
	2015	2014
Subvenciones de Comunidades Autónomas	28.083	15.609
Otras subvenciones oficiales	(281)	255
	27.802	15.864

Los ingresos por compensación de obligaciones de servicio público registrados en 2015 y 2014 por la Sociedad, se corresponden con el siguiente detalle:

- Competencia de la AGE: Por los servicios prestados de acuerdo con el contrato entre la AGE y RENFE-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media distancia” y “Ancho métrico” para el periodo 2013-2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).
- Competencia de la Generalidad de Cataluña: Por los servicios prestados de acuerdo con el borrador de contrato entre la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías” y “Media distancia” para el periodo 2011-2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).
- El detalle de las obligaciones de servicio público de ejercicios anteriores responde a los ajustes propuestos por la IGAE en sendos informes de auditoría de verificación de las propuestas de liquidación de los contratos de la AGE y con la Generalidad de Cataluña con RENFE-Operadora por las obligaciones de servicio público de Media distancia, Avant y Cercanías, emitidos con fecha 18 de diciembre de 2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	2.916	2.689
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	14.804	9.154
Otros servicios prestados a Adif	1.104	235
Ingresos convenio Mercancías - Circulación	1.244	644
Ingresos convenio Mercancías - Terminales	-	-
Ingresos convenio Utilización Servicios Información	-	355
Ingresos convenio Títulos de Transporte	106	185
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	4.756	4.672
Ingresos convenio Multioperador	1.339	1.452
	26.269	19.386

(*) MIT es la actual A.N. de Fabricación y Mantenimiento

El detalle de Ingresos accesorios excluidos los Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones	18.241	21.872
Servicios a terceros	69.788	23.311
Indemnizaciones y similares	15.374	12.247
Comisiones	5.589	6.323
Otros	25.101	13.380
	134.273	77.132

Dentro del epígrafe servicios a terceros se incluyen los ingresos relativos al proyecto para la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí en el que participa la Entidad (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2015 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 69.283 miles de euros (24.084 miles de euros en 2014), que han sido obtenidos aplicando el método del grado de avance, independientemente de la facturación certificada y los anticipos recibidos (véanse notas 11 a) y 20).

El proyecto se encuentra dividido en dos fases: una primera denominada CAPEX, en la que RENFE-Operadora participa fundamentalmente con la construcción de los talleres de mantenimiento, así como la selección y formación del personal necesario para el desarrollo de la siguiente fase; y una segunda denominada OPEX, en la que se lleva a cabo la operación de los trenes y explotación comercial de los servicios de viajeros de la citada línea.

Según el contrato principal, la duración base del contrato en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros. Adicionalmente a lo anterior se establece un periodo reducido por el que el gobierno saudí tiene el derecho de terminar el contrato al final del séptimo año, siempre que notifique esta intención antes del final del sexto año, y un periodo extendido por el que las partes tienen derecho a negociar una extensión adicional de 5 años, para la cual el Consorcio debe presentar sus condiciones económicas entre 18 meses y 12 meses anteriores a la terminación del plazo inicial de 12 años. La Entidad, entre los plazos mencionados del proyecto, a efectos de la contabilización de los ingresos ha optado por el plazo más prudente.

Los ingresos del proyecto se han estimado en función del grado de avance, considerando ambas fases del proyecto de forma conjunta, incluyendo únicamente los siete primeros años de operación, de acuerdo con un criterio conservador (véase nota 4(1)).

26. Gastos de personal

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	678.016	697.358
Seguridad Social y fondos de colaboración	190.836	189.512
Otros gastos sociales	2.687	2.423
Provisiones	(1)	-
Total de sueldos, salarios y asimilados	871.538	889.293
Dotación Plan Jubilación ERE 2005/2009	31.213	-
Exceso de Provisiones (nota 17)	(3.091)	(3.882)
Gastos de personal	899.660	885.411

Con fecha 3 de diciembre 2015 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas autorizó para el Grupo RENFE, con informe favorable, un Plan de Desvinculaciones para 2016.

Las condiciones aprobadas para el mismo, estiman inicialmente, un número de 775 adhesiones para todo el Grupo, sin que ningún colectivo pueda sobrepasar el 60% del total de adhesiones citado anteriormente.

El periodo de validez establecido para la baja en la empresa de los trabajadores finalizará el 31 de diciembre de 2016, salvo que la Comisión de Seguimiento amplíe dicho plazo de efectividad.

Para los trabajadores que cumplan en el momento de la adhesión las condiciones de acceso a la jubilación, alcancen o no el 100% de su base reguladora, se establece un complemento cuya cuantía vendrá determinada en función del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) y la edad de cada trabajador en el momento de la baja.

Para aquellos trabajadores adheridos sin condiciones de acceso a la jubilación, se establece un complemento del 60% del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras), más 1.000 euros por cada mes que le falte al trabajador hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, con un máximo de 24 mensualidades.

Adicionalmente, se fija una cuantía de 1.000 euros mensuales por cada mes que le falte hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial que tenga que establecer con la Seguridad Social, con un máximo de 24 mensualidades.

Asimismo, se establece como garantía, la percepción de un complemento equivalente al número de mensualidades del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) que tenga fijado el trabajador en función de su edad, siempre que el sumatorio de los complementos indicados en los párrafos anteriores sea menor a este.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales se ha registrado una provisión por este concepto por los empleados de la Sociedad que se han adherido al Plan de desvinculaciones por importe de 31.213 miles de euros.

Con fecha 6 de febrero de 2014, la Dirección del Grupo y la mayoría del Comité General de Empresa, conformada por las organizaciones sindicales SEMAF, CCOO y UGT, alcanzaron el acuerdo de poner en marcha un procedimiento de Despido Colectivo (ERE), universal y voluntario, en RENFE-Operadora, RENFE VIAJEROS, S.A., RENFE MERCANCÍAS, S.A. y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.

Las condiciones aprobadas para dicho expediente de regulación de empleo establecieron un máximo de 500 adhesiones, para el conjunto de las cuatro entidades anteriormente mencionadas, pudieron acogerse, con carácter voluntario, aquellos trabajadores en activo que tuviesen una antigüedad mínima en el Grupo de dos años y que no tuvieran la relación laboral suspendida.

El periodo de validez establecido para la baja en la empresa de los trabajadores afectados finalizó el 31 de diciembre de 2014.

La indemnización, abonada de una sola vez, ha sido de 20 días de salario por año de trabajo hasta un límite medio de 14 mensualidades y conforme a una escala de edad definida en dicho acuerdo.

En el caso de que los trabajadores tuviesen una edad comprendida entre los 59 y 64 años y con una antigüedad de 18 años o más en el Grupo se les abonó una indemnización adicional.

A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales ya han sido confirmadas la totalidad de las adhesiones aprobadas.

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

	2015	2014
Directivos	15	5
Estructura	1.642	1.667
Mandos Intermedios	1.689	1.721
Conducción	4.947	5.020
Comercial	2.698	2.763
Gestión	700	720
Talleres (Operativos)	2.633	2.699
	14.324	14.595

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2015 y 2014, desglosado por categorías, es como sigue:

	2015	2014
Estructura	16	18
Mandos Intermedios	32	35
Conducción	12	129
Comercial	46	43
Gestión	47	45
Talleres	46	42
	199	312

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

	2015		2014	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	5	26	1	4
Estructura	354	1.278	361	1.308
Mandos Intermedios	233	1.483	217	1.473
Conducción	85	4.887	81	4.902
Comercial	385	2.312	383	2.337
Gestión	313	383	316	391
Talleres (Operativos)	127	2.512	128	2.527
	1.502	12.881	1.487	12.942

27. Otros gastos de explotación

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones (nota 32)	22.560	23.520
Reparaciones y conservación	443.926	380.496
Servicios de profesionales	28.072	26.538
Transportes	4.798	3.510
Primas de seguros	3.406	3.234
Servicios bancarios	7.516	8.114
Publicidad y propaganda	17.677	18.292
Energía eléctrica de tracción	261.145	253.016
Combustible de tracción	30.000	41.841
Energía usos distintos de tracción	19.343	24.947
Otros suministros	7.056	6.662
Cánones Adif	608.732	607.139
Otros servicios	378.597	333.712
Total Servicios exteriores	1.832.828	1.731.021
Variación de provisiones por operaciones comerciales	(14.437)	1.768
Tributos	2.079	3.185
Total Otros gastos de explotación	1.820.470	1.735.974

Para los capítulos de “Energía eléctrica de tracción”, “Combustible de tracción” y “Energía usos distintos de tracción”, existen acuerdos de gestión de suministro con Adif que se plasman en los correspondientes convenios donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por parte de Adif y las contraprestaciones por parte de las sociedades del Grupo, que para el ejercicio 2015 ascienden en conjunto a 305.595 miles de euros (313.958 miles de euros en el ejercicio 2014).

Para el ejercicio 2015, en el capítulo de “Otros servicios”, se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 135.028 miles de euros, principalmente por servicios a bordo que se prestan en los tráficos de viajeros y gastos de manipulación, acarreos y removidos asociados al tráfico de mercancías y que para el ejercicio 2014 ascendían a 132.969 miles de euros.

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 88.401 miles de euros en el ejercicio 2015 y a 97.638 miles de euros en el ejercicio 2014, y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones	4.470	6.094
Reparaciones y conservación	452	1.019
Prestación de servicios informáticos	7.520	-
Transportes	789	786
Suministros	4189	2.771
Otros Servicios	70.981	86.968
	88.401	97.638

Dentro de Otros Servicios incluidos en convenios con Adif, los capítulos más significativos son servicios relacionados con el tráfico de mercancías por importe de 22.347 miles de euros (28.416 miles de euros en 2014), venta de billetes por Adif por importe de 38.737 miles de euros (40.391 miles de euros en 2014), y servicios de atención al cliente por 7.472 miles de euros (7.851 miles de euros en el ejercicio 2.014).

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2015 y 2014 de la Entidad es realizada por la IGAE, RENFE-Operadora no presenta gasto alguno por este concepto. El resto de sociedades del grupo por integración global presentan un gasto por este concepto por importe de 142 miles de euros para el ejercicio 2015 (142 miles de euros en el ejercicio 2014).

28. Resultado financiero

El detalle de los epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias que conforman el resultado financiero es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2015	2014
a) Ingresos financieros:		
Rendimientos de inversiones financieras temporales	1.700	2.513
Ingresos por bonificaciones en el tipo (nota 18)	1.443	1.722
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	598	382
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	323	576
Dividendos otras empresas	558	454
Otros ingresos financieros	7.780	(159)
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 6)	-	-
Actualizaciones de valor	581	382
Total ingresos financieros	12.983	5.870
b) Gastos financieros:		
Financiación recibida	(107.188)	(137.151)
Financiación a corto plazo	(79)	(44)
Otros gastos financieros	(1.125)	(1.456)
Actualizaciones de valor	(125)	(343)
Total gastos financieros:	(108.517)	(138.994)
c) Variación de valor razonable en instrumentos financieros:	-	-
d) Diferencias de cambio:		
Negativas	(2.505)	(527)
Positivas	5.005	1242
Total diferencias de cambio	2.500	715
e) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros:		
Deterioro y pérdidas	(8.607)	(747)
Por enajenaciones	-	-
Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos financieros	(8.607)	(747)
Resultado financiero	(101.641)	(133.156)

29. Saldos y transacciones con sociedades puestas en equivalencia

Saldos con empresas puestas en equivalencia

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia				
- Créditos concedidos	2.064	2.777	527	53
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
- Sociedades puestas en equivalencia	-	-	24.222	26.891
c) Deudas con entidades de crédito				
- Préstamos recibidos	1.739.780	1.964.485	234.018	183.283
d) Deudas sociedades puestas en equivalencia				
- Proveedores de Inmovilizado	-	-	4.933	300
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
- Proveedores empresas asociadas a C/P	-	-	62.820	11.598

a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los créditos concedidos es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Empresas Asociadas				
SEMAT	2.064	2.064	-	-
Fundación de los FF.CC.	-	-	-	-
Consortio Español AV Meca-Medina, S.A.	-	713	-	53
Albitren, Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	527	-
	2.064	2.777	527	53

b) Deudas comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, sociedades puestas en equivalencia es el siguiente (véase nota 12):

	Miles de euros	
	2015	2014
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	3.529	4.334
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	3.591	1.677
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	45
Construrail, S.A.	1.764	3.817
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2	2.535
Alfil Logistic S.A.	577	927
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	4.067	2.392
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	923	782
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	1.640	788
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	378	631
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT)	1.376	2.983
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	292	233
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.	253	275
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	7
Elipsos Internacional	15	540
Conte Rail, S.A.	62	1
Rail Sagunto, S.A.	-	410
Rail Mediterraneo SA	1.417	-
Algetren Logistica, S.A.	-	651
Algeposa Intermodal, S.A.	-	3.025
Cadefer, S.A.	-	836
Algeposa Ferrocarril S.L.	-	2
Total saldos deudores con partes vinculadas	24.222	26.891

c) Deudas con entidades de crédito

En este apartado se recogen la cifra de la deuda así como la de los gastos de formalización y los intereses devengados pendientes de pago con Eurofima (véase nota 20).

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Préstamos recibidos de Eurofima	1.740.100	1.964.850	224.750	170.452
Gastos de formalización	(320)	(365)	-	-
Intereses a pagar	-	-	9.268	12.831
Total	1.739.780	1.964.485	234.018	183.283

d) Deudas sociedades puestas en equivalencia

	Miles de euros	
	2015	2014
Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas		
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.933	300
	4.933	300

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

e) Acreedores comerciales, empresas multigrupo y asociadas

	Miles de euros	
	2015	2014
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	11.662	(484)
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	32.227	(690)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	5.492	1.453
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	1.581
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	3.674	3.676
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.149	1.508
Erión Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.053	1.114
Conte Rail, S.A.	217	145
Elipsos Internacional	180	-
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	73	460
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	11	6
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT)	40	5
Construrail, S.A.	10	13
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	4.504	2.431
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.	1	-
Alfil Logistics, S.A.	367	329
Algeposa Intermodal S.A.	-	51
Algetren Logística S.A.	-	-
	62.820	11.598

Transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas

Los importes de las transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas son los siguientes:

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	Otras partes vinculadas	Total	Otras partes vinculadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	51.831	51.831	57.431	57.431
Dividendos	558	558	-	-
Intereses de Créditos	1.655	1.655	65	65
Total ingresos	54.044	54.044	57.496	57.496
Gastos				
Otros servicios recibidos	165.750	165.750	168.573	168.113
Gastos financieros	41.972	41.972	59.513	59.513
Total Gastos	207.722	207.722	228.086	228.086
Inversiones				
Adquisiciones Inmovilizado	4.277	4.277	2.366	2.366
Inversiones empresas asociadas	-	-	-	-
Total Inversiones	4.277	4.277	2.366	2.366

	Miles de Euros			
	2015		2014	
	Otras partes vinculadas	Total	Otras partes vinculadas	Total
Otros				
Garantías recibidas	10.164		1.759	1.759
Garantías prestadas	(13.319)		(192)	(192)

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

Las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración, en concepto de dietas, ascienden a 141 miles de euros en el ejercicio 2015 (150 miles de euros en el ejercicio 2014), de los cuales 49 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (80 miles de euros en 2014). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 309 miles de euros en el ejercicio 2015 (307 miles de euros en el ejercicio 2014).

Al 31 de diciembre de 2015 existen saldos acreedores por importe de 6 miles de euros con miembros del Consejo de Administración (4 miles de euros en el ejercicio 2014). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidente, ascienden a 287 euros en el ejercicio 2015 (243 euros en el ejercicio 2014).

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2015 por importe de 520 miles de euros (517 miles de euros en el ejercicio 2014). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 242 euros en el ejercicio 2015 (262 euros en el ejercicio 2014).

No existen ni al 31 de diciembre de 2015 ni al 31 de diciembre de 2014 anticipos ni créditos, ni avales concedidos a los miembros del Órgano de Administración y la Alta Dirección de la Entidad, ni obligaciones en materia de pensiones contraídas con los mismos o con anteriores administradores o directivos.

El Consejo de Administración de la Entidad a la fecha de formulación de estas cuentas anuales está formado por 14 hombres y 4 mujeres en el ejercicio 2015 frente a 14 hombres y 4 mujeres en el ejercicio 2014.

31. Información medioambiental

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

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

Durante el ejercicio 2015 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 2.837 miles de euros, incluyendo la dotación a la provisión para riesgos y gastos de 2.398 miles de euros (véase nota 14) frente a 596 miles de euros durante el ejercicio 2014, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2015	2014
Gestión y tratamiento de aguas residuales	28	35
Gestión y tratamiento de suelos	2.440	130
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	191	274
Gestión y tratamiento de residuos varios	173	134
Otros	5	23
TOTAL	2.837	596

Durante 2015 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 448 miles de euros (492 miles de euros en 2014), manteniéndose 1.533 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2016 (1.157 miles de euros en 2014 para actuaciones a realizar en 2015), según el Plan de Actuación (2008-2013) aprobado en el Comité de Dirección de 29 de enero de 2008 (véase nota 14) que ha sido complementado con estudios propios para ampliar hasta 2019 este tipo de actuaciones, habiendo dotado para tal fin en el ejercicio 2.398 miles de euros.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2015 no existen activos de importancia dedicados a la protección y la mejora del medioambiente ni han sido recibidas subvenciones de naturaleza medioambiental.

32. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar.

(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos

Los grupos más significativos por este concepto, han sido:

	Miles de euros	
	2015	2014
- Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	13.331	15.198
- Alquileres de material rodante y otra maquinaria	2.989	4.524
- Alquileres de campas	1.899	1.944
- Alquileres de aparcamientos	202	206
	18.421	21.872

(b) Gastos por Arrendamientos Operativos

Los gastos registrados por este concepto, se desglosan dentro de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
- Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	4.502	6.094
- Alquileres Software Informáticos (IBM)	7.891	7.699
- Alquileres Líneas Telefónicas	490	450
- Cánones por Derecho de Circulación	5.122	5.012
- Alquileres de edificios y locales	2.348	1.126
- Otros	2.207	3.139
	22.560	23.520

33. Negocios conjuntos

Atendiendo a la forma que adopta el negocio conjunto, al cierre de ejercicio, la participación que el Grupo mantenía en este tipo de inversiones es la siguiente:

	% participación	
	2015	2014
UTE SILO	50%	50%
UTE SERVICIOS FERROPORTUARIOS DEL MUSEL	50%	50%
UTE PUERTO DE GIJON RAIL	Disuelta	50%
UTE APG RAIL	50%	50%
UTE ECO CARGO (desde 01-12-2015)	10%	-

Se procede a la disolución y liquidación de la UTE Puerto de Gijón el 15 de septiembre de 2015 por haber finalizado el objeto de la misma, revirtiendo a las empresas miembro el resultado de dicho proceso.

La Unión Temporal de Empresas “SILO UTE” se constituyó el 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 encomienda, 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%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas “SERVICIOS FERROPORTUARIOS DEL MUSEL” se constituyó el 6 de agosto de 2010 y comenzó su actividad en enero de 2011. Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente la prestación de servicios ferroviarios en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a los Puertos de Asturias y en las derivaciones conectadas a las mismas. Para ello sus funciones consisten en aglutinar alguna o todas las actividades relacionadas con:

- Actualmente sólo tiene por objeto realizar las actividades previstas en la Autorización adjudicada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Gijón el 13 de diciembre de 2010 para prestar servicios complementarios y auxiliares en la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria de Gijón y acometer la prestación de aquellos servicios logísticos que se demanden y sean necesarios para facilitar el encaminamiento del transporte de mercancías por ferrocarril desde o hacia los Puertos de Asturias.

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

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	50%
Continental Rail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas “APG RAIL” se constituyó el 11 de junio de 2013.

Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente a los efectos de la ejecución de la adjudicación efectuada por la Autoridad Portuaria de Gijón el 29 de mayo de 2013 a la UTE LOGIRAIL-CONTINENTAL RAIL referente a la contratación de “servicio de Gestión Integral de los servicios ferroviarios en el Puerto de Gijón” que constan en el expediente de contratación pública nº C-3/2013.

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

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	50%
Continental Rail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas “ECO CARGO” se constituyó el 30 de julio de 2015.

Con el objeto de obtener la adjudicación del contrato para la prestación del “Servicio integral de transporte combinado de residuos urbanos (RU) desde las plantas de transferencia (PT) hasta el complejo medioambiental de Cerceda (C.M.C) y al vertedero” que consta en el expediente de contratación pública NC0002/2014 de la Sociedade Galega de Medioambiente, S.A. (SOGAMA).

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

Nombre del socio	% participación
Logirail S.A.U (Grupo Renfe Operadora)	10%
Renfe Mercancías SA	40%
COPASA	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas UTE TILO MADRID ABRONIGAL (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.	50%
Transervi, S.A.U	50%
TOTAL	100%

La aportación de las Uniones Temporales de Empresas a los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2015 han sido los siguientes:

Balance	Miles de euros	
	2015	2014
Inmovilizado material	137	111
Cuentas a cobrar	64	702
Periodificaciones	226	237
Tesorería	689	828
Reservas y resultados	(886)	(190)
Proveedores	(803)	(911)

Cuenta de pérdidas y ganancias	Miles de euros	
	2015	2014
Ventas	2.095	1.770
Aprovisionamientos	(1.708)	(1.426)
Gastos de personal	(352)	(94)
Servicios exteriores	(692)	(241)
Amortizaciones	(19)	(16)
Gastos financieros	-	(1)

34. Información segmentada

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2015:

Conceptos	Miles de euros				TOTAL
	Segmentos				
	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	ALQUILER MATERIAL FERROVIARIO	
Importe neto de la cifra de negocios	2.005.496	259.253	653.119	17.437	2.935.305
- Clientes externos	2.004.381	259.253	138.030	7.399	2.409.063
- Intersegmentos	1.115	-	515.089	10.038	526.242
Aprovisionamientos	(3.232)	(19.649)	(64.323)	-	(87.204)
Gastos de personal	(571.020)	(101.838)	(179.805)	(436)	(853.099)
Amortización del inmovilizado	(288.469)	(26.370)	(22.584)	(8.807)	(346.230)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	1.394	(457)	(34)	-	903
- Corrientes	14.127	(322)	(34)	-	13.771
- No corrientes	(12.733)	(135)	-	-	(12.868)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	92.028	(32.146)	(13.569)	3.535	49.848
Ingresos financieros	8.943	2.300	9.581	102	20.926
Gastos financieros	(90.901)	(7.337)	(6.208)	(2.367)	(106.813)

Conceptos	Miles de euros				TOTAL
	Segmentos				
	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	ALQUILER MATERIAL FERROVIARIO	
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	8.431	(37.125)	(10.390)	1.270	(36.166)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	8.431	(35.477)	(10.390)	1.270	(36.166)
Activos del segmento	31	23.559	21	1	23.612
Pasivos del segmento	31	33.744	21	1	33.797
Flujos netos de efectivo de las actividades de					
- Operación	148.526	6.779	15.465	(9.832)	160.938
- Inversión	(91.738)	(2.012)	(11.595)	-	(105.345)
- Financiación	(56.789)	(4.251)	(3.870)	(1.001)	(65.911)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	(1)	516	-	(10.833)	(21.151)

Los segmentos desglosados coinciden con las cuentas anuales de RENFE VIAJEROS, S.A., Renfe Mercancías, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A. a 31 de diciembre de 2015.

Los datos del segmento Mercancías incluye además de las cifras de Renfe Mercancías, S.A. y las correspondientes a las participadas Pecovasa, LTF y Logirail.

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

Conceptos	Miles de euros				TOTAL
	Segmentos				
	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	ALQUILER MATERIAL FERROVIARIO	
Pasivos del segmento	4.754.185	408.879	377.957	111.674	5.652.695
Flujos netos de efectivo de las actividades de					
- Operación	148.526	6.779	15.465	(9.832)	160.938
- Inversión	(91.738)	(2.012)	(11.595)	-	(105.345)
- Financiación	(56.789)	(4.251)	(3.870)	1.001	(65.911)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	(1)	516	-	(10.833)	(21.151)

Los segmentos desglosados coinciden con las cuentas anuales de RENFE VIAJEROS, S.A., Renfe Mercancías, S.A. y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. a 31 de diciembre de 2014.

Los datos del segmento Mercancías incluye además de las cifras de Renfe Mercancías, S.A. y las correspondientes a las participadas Pecovasa, LTF y Logirail.

35. Hechos posteriores al cierre

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF y de la otra Renfe Viajeros, S.A. y la Entidad, firmaron el “Acuerdo en relación al convenio entre el Administrador de Infraestructuras y RENFE-Operadora para la prestación de servicios en estaciones multioperador”.

El objeto del Acuerdo es establecer las condiciones del traspaso por parte de ADIF a Renfe Viajeros, S.A. de la unidad productiva denominada “Canal de Ventas”, que en el proceso de segregación de activos y personal derivado de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, a 1 de enero del año 2005, tanto la plantilla como los medios materiales para la prestación del servicio de comercialización y venta de billetes de forma presencial en las taquillas de las principales estaciones ferroviarias, permanecieron en la Entidad Pública Empresarial ADIF.

El Acuerdo contempla los siguientes aspectos:

- El traspaso de ADIF a Renfe Viajeros, S.A., tanto de los medios materiales, locales y máquinas autoventa, como de la plantilla que en el momento efectivo del traspaso estén realizando funciones propias del canal de venta.
- La novación modificativa y liquidación parcial del convenio para la prestación por parte de ADIF a RENFE-Operadora, de una serie de servicios que configuraban el canal de venta, entre los que se encontraban la información y venta de billetes, el servicio al cliente, la atención telefónica y la función de caja, eliminando del mismo los servicios propios del canal de venta, que serán asumidos por RENFE y liquidando el saldo efectivo a favor de ADIF en ese momento.
- El alquiler por parte de Renfe Viajeros, S.A., de los espacios destinados al canal de venta. Se establecerá un contrato de arrendamiento de espacios con ADIF durante un periodo de 25 años.
- La compensación de ADIF a Renfe Viajeros, S.A.: del mayor coste que asumirá la Sociedad como consecuencia del citado traspaso. Esta compensación se valora en 32,6 millones de euros, los cuales se compensarán con la facturación anticipada de la renta de alquiler de 25 años que ADIF realiza a la Sociedad.

No obstante lo anterior, la fecha efectiva de entrada en vigor de este Acuerdo quedará condicionada a lo siguiente:

- Que sea autorizada por una disposición normativa o a que se alcance un acuerdo con las representaciones sindicales de ADIF y de RENFE-Operadora.

- Que se obtengan los informes administrativos preceptivos por parte de los órganos competentes.
- Que se acuerde en los respectivos órganos de administración.

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF Alta Velocidad y ADIF y de la otra la Entidad, firmaron el “Acuerdo Marco RENFE, ADIF Alta Velocidad y ADIF por la sostenibilidad y la eficiencia energética del sistema ferroviario”.

El objeto del Acuerdo es mejorar la sostenibilidad y eficiencia energética del sistema ferroviario, en cuyo marco de actuación se fija:

- Gestión del suministro de energía.
- Eficiencia energética en el ámbito de la energía de tracción.
- Avances en modelos de eficiencia y sostenibilidad.
- Coordinación del sistema de gestión de energía eléctrica para uso distinto de tracción.

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF Alta Velocidad y ADIF y de la otra la Entidad, firmaron el “Convenio para el desarrollo e implantación del sistema para el tratamiento de la energía devuelta por los trenes”.

El objeto del Convenio es definir la metodología para llevar a cabo las actuaciones necesarias que permitan aprovechar la energía generada por los trenes y que puede ser devuelta a la red eléctrica obteniendo a cambio la correspondiente compensación.

El Pleno del Ayuntamiento de Madrid, en su sesión del 25 de mayo de 2016 ha aprobado la renuncia a continuar la tramitación del Convenio urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) del APR 08.03 “Prolongación de Castellana” y anunciado su intención de tramitar una modificación puntual del Plan General de Madrid con el objeto de adecuarlo a la nueva propuesta urbanística planteada que implica, entre otras, una nueva delimitación del ámbito para excluir los “suelos ferroviarios” del ámbito de Fuencarral, principalmente los talleres de Renfe.

La tramitación y aprobación del Convenio citado era condición vinculante para la tramitación del Plan Parcial.

El Acuerdo de Bases firmado el 22 de enero de 2015 por ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., y Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A., al que se hace referencia en la nota 6, y por el que las cuatro primeras se obligaban a transmitir la propiedad y entregar a DUCH la totalidad de los suelos y aprovechamientos urbanísticos que resultaran patrimoniales en los ámbitos del APR 08.03 y APE 05.57 a cambio de un determinado canon monetario y en especie, prevé que si la aprobación definitiva de la revisión del PPRI y la ratificación y firma del Convenio Urbanístico no llegara a producirse antes del 31 de diciembre de 2016, las Partes en un plazo de dos meses podrán negociar un nuevo acuerdo.

Para poder negociar un nuevo acuerdo, denegada la aprobación del PPRI del APR 08.03 “Prolongación de Castellana” sería preciso, como mínimo, la aprobación previa de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana anunciada, que permitiera conocer los usos, aprovechamientos y superficies que serían objeto de actuación.

La sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (VAV), en la que la Entidad participa en un 12,5% del capital, se financiaba mediante una póliza de crédito de hasta 400 millones de euros, para cuya concesión los accionistas concedieron unas cartas de compromiso en las que se estipulaba que en el caso en el que la Sociedad no dispusiera de recursos suficientes para cumplir con las obligaciones del contrato de financiación, éstos realizaran las aportaciones precisas para su cumplimiento, de forma mancomunada en función de su participación en el capital social (véase nota 16 (b)).

El contrato de financiación estipulaba que el 1 de enero de 2016 el importe máximo del crédito se reduciría a 275 millones de euros. La Sociedad no ha podido hacer frente a tal reducción en dicha fecha, no obstante el 4 de abril se formalizó la novación de la póliza de crédito, con las siguientes condiciones principales:

- La reducción en un 50% del límite de crédito excedido mediante la aportación a VAV, a cuenta de los contratos de préstamo participativo a formalizar, por la Entidad, ADIF y ADIF AV.
- El diferimiento, por el importe excedido, de la obligación de reducir el principal prevista para el 1 de enero de 2016, a la siguiente fecha prevista de reducción de la línea de crédito (1 de enero de 2017).
- La incorporación de una condición resolutoria para que si en el plazo de 6 meses no se procede a la ratificación de las garantías concedidas, o al otorgamiento de nuevas garantías, o al compromiso de efectuar aportaciones o a la realización de cualquier otra actuación o compromiso considerado suficiente por las entidades financieras para la novación o refinanciación de la citada línea de crédito, sobre la base del plan de viabilidad elaborado, se dará por vencido el contrato suscrito.

Como consecuencia de lo anterior el 4 de abril de 2016 la Entidad ha realizado una aportación a VAV de 15.625 miles de euros, mediante un préstamo participativo, por lo que el riesgo derivado de la carta de compromiso otorgada por la Entidad sobre la financiación de VAV quedaría reducido a 34.375 miles de euros de principal.

En Madrid, a 15 de junio de 2016

D. Pablo Vázquez Vega
Presidente

ANEXO I
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes
Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2015
(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Adquisiciones/Bajas	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Intercontainer Iberica, S.A.	310	-	(90)	-	-	-	220
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.534	-	1.829	-	(2.495)	17	3.885
Biren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.966	-	1.906	-	(2.381)	-	2.491
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	779	-	499	-	-	-	1.278
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	8.638	-	658	-	(2.739)	-	6.557
Elipsos Internacional, S.A.	549	-	176	-	-	-	725
Comercial del Ferrocarril, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
Construirail, S.A.	1.050	-	181	-	(100)	-	1.131
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
ConteRail, S.A.	844	-	102	-	(50)	-	896
Alfil Logistics, S.A.	1.884	-	408	-	(40)	-	2.252
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A. (SEMAT)	-	-	-	-	-	-	-
Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Comibiberia, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	22.597	-	(750)	(4)	-	(1)	21.842
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	28.715	-	525	-	(543)	(180)	28.517
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.286	-	1.000	-	(963)	-	5.323
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	-	-	-	-	-	-
Eurofima (European Company for the Financing of Railroad)	68.781	-	1.401	(699)	-	7.452	76.935
	146.933		7.845	(703)	(9.311)	7.288	152.052

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
Biren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.192	(1.960)	1.872	-	(2.253)	115	2.966
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	875	-	335	-	(431)	-	779
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	6.023	-	2.739	-	(124)	-	8.638
Elipsos Internacional, S.A.	407	-	142	-	-	-	549
Comercial del Ferrocarril, S.A.	579	-	-	-	(67)	(579)	-
Consturail, S.A.	1.006	-	111	-	-	-	1.050
Albritten 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 Combiteria, 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 II
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes
Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2015
 (Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
RENFE VIAJEROS, S.A.(1)	Avda. Pto XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.373.548
RENFE MERCANCIAS, S.A.(1)	Avda. Pto XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. (1)	Avda. Pto XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.065
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A. (1)	Avda. Pto XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	80.180
Logirail, S.A. (0)	Avda. General Perón, 29 4ª planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A. (1)	C/ Ayala, 6, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Logística y Transporte Ferroviario, S.A(0)	C/ Agustín de Foxá, 25, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe Mercancías	-	100	1.760
Puerto Seco Ventastur, S.A. (0)	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	-	48	355
						3.027.422
Empresas asociadas:						
Afili Logísticas, S.A. (0)	Calle Ríos Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construirail, S.A. (1)	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A. (0)	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) (1)	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA (1)	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	-	5,22	(44.761)
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (1)	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (0)	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Fenit Rail, S.A. (3)	Calle Carmen, 21 Oviedo	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	40,63	40,63	-
						(16.283)

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2015
(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo: Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (0)	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontamer Iberica Compañia Logistica Intermodal, S.A. (0)	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	360
Railsider Logistica Ferroviaria S.A. (0)	Ctra. Molino 46 Bº de venias, Iruñ Guipuzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1º A Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Bren Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Eríon, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Antonio Cabezon, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A. (0)	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. (2)	Calle Antonio Cabezon, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Comercial del Ferrocarril, S.A.		Explotación publicidad y equipamientos comerciales.		-	49	-
(COMFERSA) (0)	Avda. General Perón, 29 Madrid		Renfe Viajeros	-	50	252
Elipsos Internacional S.A. (0)	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-		49.257
						3.060.396

(0) Datos del ejercicio 2015 sin auditar.

(1) Cuentas anuales del ejercicio 2015 auditadas.

(2) Datos a 30 de septiembre de 2015 auditados

(3) Cuentas anuales del ejercicio 2013. En liquidación

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2014
(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
RENFE VIAJEROS, S.A.(0)	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.373.548
RENFE MERCANCIAS, S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A.(0)	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.065
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A.(0)	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	80.180
Logirail, S.A.(0)	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.(0)	C/Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Logística y Transporte Ferroviario, S.A(0)	C/Agustín de Foxá, 25. Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe Mercancías	-	100	1.760
Puerto Seco Ventastur, S.A.(0)	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	-	48	292
						3.027.359
Empresas asociadas:						
Afilil Logísticos, S.A.(0)	Calle Ríos Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construirail, S.A.(0)	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A.(0)	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)(0)	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA (1)	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	-	5,22	(34.853)
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.(1)	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.(0)	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Fenit Rail, S.A.(3)	Calle Carmen, 21 Oviedo	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	40,63	40,63	- (6.375)

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2014
(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo: Albiren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (0)	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontainer Iberica Compañia Logística Intermodal, S.A. (0)	Ctra. Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipuzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	360
Railsider Logística Ferroviaria S.A. (0)	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ª A Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Biren Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Antonio Cabezón, S/N Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A. (0)	Calle Antonio Cabezón, S/N Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A. (1)	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. (2)	Avda. General Perón, 29 Madrid	Explotación publicidad y equipamientos comerciales.	Renfe Viajeros	-	49	-
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMIFERSA) (0)	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
Elippos Internacional S.A. (0)						49.257
						3.070.241

(0) Datos del ejercicio 2014 sin auditar.

(1) Cuentas anuales del ejercicio 2014 auditadas.

(2) Datos a 30 de septiembre de 2014 auditados.

(3) Cuentas anuales del ejercicio 2012. En liquidación

GRUPO RENFE-OPERADORA

Informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Ejercicio 2015

Oficina Nacional de Auditoría

Índice

- I. INTRODUCCIÓN.
- II. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES.
- III. OPINIÓN.
- IV. INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS.

I. Introducción

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

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

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

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

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

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 2015 de las sociedades participadas por el Ente Público Renfe Operadora y cuyos datos sobre el valor neto contable y porcentaje de participación se detallan en el anexo II de la memoria consolidada. Las cuentas anuales de estas sociedades participadas han sido auditadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de dichos auditores.

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

III. Opinión

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

IV. Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

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

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

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

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