

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### CORTES GENERALES

**13511** *Resolución de 26 de septiembre de 2017, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de las relaciones económico-financieras existentes entre la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 26 de septiembre de 2017, a la vista del Informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del Informe de fiscalización de las relaciones económico-financieras existentes entre la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012, acuerda:

Primero.

Instar al Gobierno a:

– Implantar un sistema de contabilidad analítica en Renfe-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se ha dividido para mejorar la gestión y la obtención de información, permitiendo así una mejora en la planificación de las inversiones de estas entidades.

Segundo.

Instar a Renfe a:

– Implantar un sistema de contabilidad analítica normalizado, superando el actual planteamiento de imputación de costes, que permita determinar objetivamente la totalidad de sus costes y de sus ingresos y, consecuentemente, los resultados de los distintos centros, servicios y actividades, lo que posibilitaría obtener información y estados económico-financieros pertinentes y relevantes para la toma de decisiones en la gestión, tanto en los servicios ferroviarios declarados de interés público como de aquellos sujetos o en preparación a la libre competencia.

– Desarrollar para el sistema de contabilidad analítica un «manual de procedimientos contables y administrativos» que contenga, con el detalle necesario, las funciones y responsabilidades de las unidades encargadas de la aplicación y desarrollo del modelo implantado.

– Establecer por parte de los órganos de dirección de Renfe-operadora las directrices marco que informaran sus actuaciones de patrocinio, acompañadas de las oportunas instrucciones internas escritas que las regulen. Estas instrucciones internas deberían detallar los procedimientos para la evaluación, aprobación, formalización, seguimiento y control de la ejecución de estas operaciones, así como para la valoración de la eficacia en la consecución de los objetivos perseguidos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2017.–El Presidente de la Comisión, Eloy Suárez Lamata.–El Secretario Primero de la Comisión, Vicente Ten Oliver.

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS RELACIONES ECONÓMICO FINANCIERAS EXISTENTES ENTRE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA Y LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO, EJERCICIOS 2011 Y 2012.**

**EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS**, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado en su sesión de 30 de octubre de 2014, el **“Informe de Fiscalización de las relaciones económico financieras existentes entre la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012”**, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

## ÍNDICE

- I.- INTRODUCCIÓN.
  - I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO .
  - I.2.- ANTECEDENTES DE LA ENTIDAD FISCALIZADA.
  - I.3.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN .
  - I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES.
- II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN.
  - II.1.- CONTRATO-PROGRAMA ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y RENFE-OPERADORA 2006-2010.
    - II.1.1.- MARCO GENERAL.
    - II.1.2.- CONTENIDO DEL C-P 2006-2010 .
    - II.1.3.- CRITERIOS DE IMPUTACIÓN DE COSTES Y DE ELABORACIÓN DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS Y BALANCES SEGREGADOS POR ÁREAS DE ACTIVIDAD .
    - II.1.4.- CUENTAS ANUALES SEGREGADAS POR ÁREAS DE ACTIVIDAD .
    - II.1.5 INVERSIONES.
    - II.1.6. ENDEUDAMIENTO.
    - II.1.7. RECURSOS HUMANOS Y GASTOS DE PERSONAL.
    - II.1.8. RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL.
    - II.1.9. TRANSFERENCIAS CORRIENTES Y APORTACIONES PATRIMONIALES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A RENFE-OPERADORA ESTABLECIDAS EN EL C-P 2006-2010 .
    - II.1.10. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL C-P 2006-2010.
  - II.2.- CONVENIO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y RENFE-OPERADORA 2011-2012.
    - II.2.1. ANTECEDENTES Y MARCO GENERAL .
    - II.2.2. CONTENIDO DEL CONVENIO 2011-2012 .
    - II.2.3. OBLIGACIONES DE RENFE-OPERADORA.
    - II.2.4. COMPROMISOS FINANCIEROS DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO 2011-2012 .
    - II.2.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONVENIO 2011-2012.
    - II.2.6. SERVICIOS FINANCIADOS POR LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.
  - II.3.- SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO PRESTADOS POR RENFE-OPERADORA EN CATALUNYA.
    - II.3.1.- PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL TRASPASO DE FUNCIONES.
    - II.3.2. FINANCIACIÓN DEL DÉFICIT DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA EN CATALUNYA.
    - II.3.3. FINANCIACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN 2010-2012 DE CERCANÍAS DE CATALUNYA.
  - II.4.- RELACIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS ENTRE RENFE-OPERADORA Y OTROS DEPARTAMENTOS MINISTERIALES.
    - II.4.1. CONVENIO CON EL MINISTERIO DE DEFENSA Y ENCOMIENDAS DE GESTIÓN .
    - II.4.2. CONVENIOS CON EL MINISTERIO DEL INTERIOR .
    - II.4.3.- PROYECTOS FINANCIADOS POR EL MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN.
  - II.5.- MEDIDAS DE RACIONALIZACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO PREVISTAS EN EL REAL DECRETO-LEY 22/2012.
- III.- CONCLUSIONES .
- IV.- RECOMENDACIONES .

-----

ANEXOS

## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
BOE	Boletín Oficial del Estado
CDGAE	Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos
CMAEF	Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat
Convenio 2011-2012	Convenio entre la AGE y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora para el abono por el Ministerio de Fomento a RENFE-Operadora por la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la AGE, de media distancia y de cercanías sujetos a obligaciones de servicio público realizados durante los años 2011 y 2012
C-P	Contrato-Programa
C-P 2006-2010	Contrato-Programa entre la AGE y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora 2006-2010
ERE	Expediente de Regulación de Empleo
EBIT	Resultado antes de intereses e impuestos
FEVE	Ferrocarriles de Vía Estrecha
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
LGP	Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria
LSF	Ley 39//2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario
MDEF	Ministerio de Defensa
MINT	Ministerio del Interior
OSP	Obligación de Servicio Público
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte
PGE	Presupuestos Generales del Estado
OMCCG-RO	Órgano mixto de coordinación y control Generalitat – RENFE-Operadora
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

---

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS RELACIONES ECONÓMICO FINANCIERAS EXISTENTES ENTRE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA Y LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO, EJERCICIOS 2011 Y 2012.**

---

**I.- INTRODUCCIÓN****I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO**

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2013 aprobado por el Pleno en su reunión de 20 de diciembre de 2012. Posteriormente, con fecha 25 de abril de 2013, el Pleno del Tribunal aprobó las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo el procedimiento fiscalizador.

**I.2.- ANTECEDENTES DE LA ENTIDAD FISCALIZADA**

RENFE-Operadora es una entidad pública empresarial creada el 1 de enero de 2005 en virtud de la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), que le asignó la actividad de prestación de los servicios ferroviarios, tanto de mercancías como de viajeros, de la entonces existente empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio y está adscrita al Ministerio de Fomento, actualmente a través de su titular y, anteriormente al Real Decreto (RD) 452/2012, de 5 de marzo -que desarrolla la estructura orgánica del Ministerio-, a través de la Secretaría General de Transporte. Los órganos de gobierno de RENFE-Operadora son su Consejo de Administración y su Presidente, que es designado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento.

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 tenga atribuidas y en las materias específicamente reguladas para las entidades públicas empresariales en la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en la Legislación Presupuestaria y en su propio Estatuto, que fue aprobado por RD 2396/2004, de 30 de diciembre. Particularmente, le es de aplicación la LSF y su normativa de desarrollo.

Respecto al régimen de contratación, RENFE-Operadora está sometida a las normas del derecho privado, sin perjuicio de que le sea de aplicación lo dispuesto en la normativa de contratación pública para las entidades de su naturaleza, en particular las disposiciones de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

Los principales recursos de que dispone RENFE-Operadora proceden de los ingresos ordinarios y extraordinarios derivados de su actividad, de las operaciones de endeudamiento formalizadas, de las subvenciones de la Administración General del Estado (AGE) y de las subvenciones, aportaciones y donaciones de la Unión Europea o de otras administraciones públicas.

De acuerdo con su Estatuto, RENFE-Operadora debe ajustar su contabilidad a lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP), a las disposiciones del Código

de comercio, al Plan General de Contabilidad de la empresa española (PGC) y a los criterios de normalización de cuentas de las empresas ferroviarias establecidos por la normativa comunitaria.

RENFE-Operadora elabora anualmente los presupuestos estimativos de explotación y capital previstos en la LGP para las entidades públicas empresariales, con la estructura establecida por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Asimismo, en materia de endeudamiento financiero debe tener en cuenta lo establecido en la LGP para estas entidades y, en particular, debe respetar los límites fijados para la Entidad en las leyes anuales de Presupuestos Generales del Estado (PGE).

El control interno de las cuentas anuales y de la gestión económico financiera de RENFE-Operadora se ejerce, según lo dispuesto en la LGP, por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) a través de las actuaciones que se establezcan en su Plan Anual de Auditorías.

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

En el periodo fiscalizado, ejercicios 2011 y 2012, RENFE-Operadora prestaba la mayor parte de los servicios de transporte ferroviario en el Estado español, tanto aquellos cuya titularidad correspondía a la AGE como los correspondientes a los servicios de viajeros de cercanías y media distancia en Catalunya cuya titularidad correspondía a esta Comunidad Autónoma. La transferencia a Catalunya de las funciones ejercidas por el Estado en relación con los servicios de cercanías se produjo por el RD 2034/2009, de 30 de diciembre, con fecha efectiva de 1 de enero de 2010 y para los servicios de media distancia mediante el RD 1598/2010, de 26 de noviembre, con fecha efectiva de 1 de enero de 2011.

Para los servicios ferroviarios de titularidad de la AGE, la situación en el periodo fiscalizado era la siguiente:

- Los servicios de transporte de mercancías estaban sujetos al régimen de libre competencia de acuerdo con las previsiones de la LSF, existiendo en el mercado diversas empresas que en los últimos ejercicios prestan servicios de transporte de mercancías.
- Los servicios de transporte de viajeros prestados por RENFE-Operadora estaban en proceso de reestructuración para dar cumplimiento a las disposiciones del Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, que regula el régimen de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en el que se establecen las reglas que informan las ayudas estatales al sector, limitándolas a las estrictamente necesarias para la compensación por los Estados de aquellos servicios deficitarios cuya continuidad esté justificada por razones de eficiencia energética, social, económica o medioambiental.

Para la aplicación de la normativa comunitaria, desde el ejercicio 2010 se han puesto en marcha por el Gobierno medidas legislativas y administrativas. Así, se ha declarado que los servicios de cercanías y media distancia son considerados de interés público (subvencionables), quedando la alta velocidad y larga distancia en régimen de preparación a la libre competencia. Adicionalmente,

el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, ha establecido la restructuración de RENFE-Operadora mediante la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales para sus tres actuales áreas de actividad (viajeros, mercancías y logística y fabricación y mantenimiento) y para una nueva área (gestión de activos, cuya actividad sería el alquiler de trenes a otras operadoras), participadas en un 100% de su capital por RENFE-Operadora. El apartado II.5 de este Informe hace referencia específica a la situación de la ejecución de estas operaciones societarias.

La AGE ha venido financiando los déficits de explotación que se producen en la actividad de RENFE-Operadora; durante el período fiscalizado, los instrumentos principales a través de los que se articulaban las aportaciones de la AGE fueron:

- El “Contrato-Programa entre la AGE y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora 2006-2010” (C-P 2006-2010).
- El “Convenio entre la AGE y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora para el abono por el Ministerio de Fomento a RENFE-Operadora por la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la AGE, de media distancia y de cercanías sujetos a obligaciones de servicio público realizados durante los años 2011 y 2012” (Convenio 2011-2012).

El C-P 2006-2010, cuya liquidación definitiva se realizó en los ejercicios 2011 y 2012, se suscribió al amparo del artículo 68 de la LGP y de la normativa específica de RENFE-Operadora y definió para dicho periodo los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre la AGE y RENFE-Operadora. La actividad de RENFE-Operadora en el periodo 2006-2010 estaba informada por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por el Gobierno en julio de 2005, que se concretó para RENFE-Operadora en un Plan Estratégico propio.

El Convenio 2011-2012 fue formalizado en diciembre de 2012 y tiene como antecedentes diversos Acuerdos del Consejo de Ministros. Así, con la finalidad de cumplir con la normativa europea, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010 se establecieron las bases para la fijación de las obligaciones de servicio público (OSP) en el transporte ferroviario de viajeros competencia de la AGE. El 30 de diciembre de 2010, también por Acuerdo del Consejo de Ministros, se declararon estas obligaciones para todos los servicios de cercanías prestados por RENFE-Operadora en la red ferroviaria de interés general (RFIG) cuya competencia corresponde a la AGE. Con posterioridad al Convenio, por Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, se declararon OSP determinados servicios de media distancia prestados por RENFE-Operadora en la red convencional, y por acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013 se declararon OSP los servicios prestados por RENFE-Operadora sobre la red de ancho métrico y los de media distancia prestados sobre la red de alta velocidad.

Los Acuerdos mencionados disponen que, una vez declarados los servicios de interés público, el Estado, a través del Ministerio de Fomento, debía formalizar con RENFE-Operadora los oportunos contratos de servicio público para cercanías y media distancia en los que se reflejarían las condiciones en las que deberían prestarse los servicios y los mecanismos para la compensación del déficit de los servicios. Aunque estos contratos de servicio público debían surtir efectos desde el 1 de enero de 2011, durante ese ejercicio y la casi totalidad de 2012 RENFE-Operadora prestó los servicios de cercanías y media distancia competencia de la AGE sin ninguna referencia

contractual, lo que condujo a que, al objeto de dar cobertura legal a las aportaciones presupuestarias previstas, se formalizara el Convenio 2011-2012 que no establece compromisos para las partes en cuanto a su actividad (como sí hacía el C-P 2006-2010) sino, únicamente, el máximo de las compensaciones económicas que la AGE debía abonar a RENFE-Operadora por los servicios prestados en 2011 y 2012.

El Convenio 2011-2012 se refiere, exclusivamente, a la financiación de los servicios prestados por RENFE-Operadora de competencia de la AGE; respecto a los servicios prestados por RENFE-Operadora cuya competencia correspondía a la Comunidad Autónoma de Catalunya, para los ejercicios fiscalizados no se había formalizado un convenio ni tampoco un contrato que estableciera las compensaciones a recibir por RENFE-Operadora por la prestación de los servicios que habían sido declarados OSP por Catalunya. En el caso de las restantes Comunidades Autónomas que no tenían traspasadas las funciones de transporte por ferrocarril, en el período fiscalizado estaban vigentes algunos convenios en los que se establecían compensaciones económicas a efectuar por la Comunidad Autónoma correspondiente por el incremento o el establecimiento de servicios a prestar por RENFE-Operadora.

De otra parte, durante los ejercicios 2011 y 2012, RENFE-Operadora prestó servicios de transporte a los Ministerios de Defensa e Interior en virtud de convenios vigentes para la prestación de servicios de transporte de material y de viajeros, tanto en servicios oficiales como para viajes particulares del personal, en las condiciones que en ellos se establecían. Adicionalmente, en los ejercicios fiscalizados RENFE-Operadora recibió pequeñas partidas de fondos en concepto de subvenciones y préstamos sin interés del Ministerio de Ciencia e Innovación para la financiación de proyectos.

El ANEXO I de este Informe incluye los balances de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias de RENFE-Operadora correspondientes a los ejercicios 2010 a 2012.

### **I.3.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN**

La fiscalización ha tenido como finalidad general el análisis de las relaciones económico financieras entre la entidad pública empresarial RENFE-Operadora y la AGE en los ejercicios 2011 y 2012. Los objetivos de la fiscalización han sido los siguientes:

- Verificar el cumplimiento del C-P suscrito entre la AGE y RENFE-Operadora para el periodo 2006-2010 en sus aspectos más relevantes, analizando las principales desviaciones entre las previsiones del C-P y la situación real a la fecha de su cierre.
- Verificar la ejecución del Convenio firmado por la AGE y RENFE-Operadora para el abono a la Entidad de los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia prestados por ella en 2011 y 2012, sujetos a OSP.
- Evaluar las actuaciones de RENFE-Operadora para dar cumplimiento a las medidas establecidas en los Acuerdos de Consejos de Ministros de 2 de julio y 30 de diciembre de 2010 y de 28 de diciembre de 2012 en los que se fijaron las bases y se declararon los servicios ferroviarios de viajeros de cercanías y media distancia, sujetos a OSP.
- Analizar las operaciones derivadas de los convenios suscritos por RENFE-Operadora y los Departamentos Ministeriales para la prestación de determinados servicios ferroviarios.

- Evaluar las eventuales repercusiones económicas para la AGE de los convenios firmados por las Comunidades Autónomas con RENFE-Operadora.
- Analizar las actuaciones de RENFE-Operadora para dar cumplimiento a las medidas previstas en el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, relativas a la reestructuración societaria de la Entidad.

Aunque, teniendo en cuenta los objetivos básicos de la fiscalización, no era previsible que se planteasen cuestiones relacionadas con el cumplimiento de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se han tenido en cuenta en el curso de las actuaciones fiscalizadoras.

La fiscalización se ha referido a los ejercicios 2011 y 2012 aunque las comprobaciones se han extendido a operaciones realizadas en ejercicios anteriores o posteriores cuando se ha considerado preciso para el cumplimiento de los objetivos propuestos. En particular, se han analizado las operaciones de ejercicios anteriores necesarias para verificar el cumplimiento del C-P 2006-2010.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos, habiendo prestado la Entidad una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. Las cuentas anuales de RENFE-Operadora correspondientes al ejercicio 2011 tuvieron entrada en este Tribunal con 27 días de retraso y las de 2012 lo hicieron dentro del plazo legal establecido.

#### **I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES**

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto al Presidente actual de RENFE-Operadora y a los que fueron Presidentes de la Entidad durante el periodo fiscalizado. Las actuaciones también fueron puestas de manifiesto a la actual Ministra de Fomento y al Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, del que dependían las políticas de transporte ferroviario, así como a los que ostentaron dicho cargos durante el periodo fiscalizado.

Se han recibido alegaciones del actual Presidente de RENFE-Operadora y contestaciones del que fuera Presidente de RENFE-Operadora desde el 14 de junio de 2009 hasta el 21 de enero de 2012 que no formula alegaciones y de la actual Ministra de Fomento que manifiesta su intención de no formular alegaciones adicionales a las presentadas por RENFE-Operadora. Con posterioridad al periodo concedido para alegaciones se ha recibido un escrito de la Generalitat de Catalunya que no contradice lo expuesto en el Informe y que ha sido tomado en consideración, introduciéndose las modificaciones que se han considerado oportunas.

Las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas, suprimiéndose o modificándose el texto cuando el contenido de aquellas se comparte y cuando se ha considerado necesario incorporar una contestación del Tribunal a las manifestaciones alegadas. En aquellos casos en que las alegaciones constituyen meras explicaciones sobre los hechos expuestos en el Informe o cuando no se justifican documentalmente los criterios o afirmaciones mantenidas en ellas, no se ha alterado el texto del Informe.

## II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

### II.1.- CONTRATO-PROGRAMA ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y RENFE-OPERADORA 2006-2010.

#### II.1.1.- MARCO GENERAL

El marco jurídico y financiero-presupuestario de las relaciones económicas entre la AGE y RENFE-Operadora (y anteriormente con RENFE) en la última década se ha venido estableciendo en los contratos-programas suscritos entre ambas partes, el último autorizado por el Consejo de Ministros el 29 de diciembre de 2006, rubricado en enero de 2007 con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2006, y aplicable hasta el cierre del ejercicio 2010.

El C-P 2006-2010 se enmarca en el PEIT, aprobado por el Consejo de Ministros de 15 de junio de 2005, en el que se recogen las diferentes actuaciones estatales con un horizonte temporal que se extiende hasta 2020. En el caso de los servicios ferroviarios de competencia estatal de transporte de viajeros y mercancías prestados por RENFE-Operadora, estas actuaciones se concretaron en un plan estratégico propio que debía modernizar y preparar a la Entidad para la liberalización de los servicios ferroviarios iniciada por la LSF, que abrió a la competencia el transporte de mercancías, previendo la apertura también del de viajeros. En lo que respecta a este último, la Disposición Transitoria Tercera de la LSF estableció, en su redacción original, que hasta que la Unión Europea no definiera un régimen de apertura del mercado del transporte ferroviario de viajeros, no sería de aplicación lo dispuesto en el Título IV de la Ley y que, mientras durase ese periodo transitorio, RENFE-Operadora tendría derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros prestados sobre la RFIG formada por las infraestructuras definidas en su Disposición Adicional Novena<sup>1</sup>. Posteriormente, el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios y el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, sobre medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, al modificar la Disposición Transitoria Tercera de la LSF, fijaron el 31 de julio de 2013 como fecha de apertura al mercado de los servicios de transporte ferroviario de viajeros que discurren por la RFIG, limitándola inicialmente a los servicios ferroviarios con finalidad prioritariamente turística, quedando el resto de los servicios ferroviarios, no declarados de interés público, sujetos a la obtención de los títulos habilitantes por los nuevos operadores, proceso iniciado en el corredor de Levante mediante el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014.

De acuerdo con lo dispuesto en la Disposición Transitoria Cuarta de la LSF, el C-P entre la AGE y RENFE-Operadora debe ser el instrumento financiero y presupuestario básico que recoja las directrices básicas de actuación de la Entidad para alcanzar sus fines y objetivos, sus niveles de inversión y las subvenciones y compensaciones a recibir del Estado por la prestación de servicios de transporte ferroviario deficitarios. Dicha norma prescribe que la IGAE emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del C-P que recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones del Estado.

---

<sup>1</sup> La composición de la RFIG se detalló recientemente en el Anexo I del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo y se catalogó por ADIF en el Anexo I de la actualización de la Declaración sobre la Red pública realizada en el 2013.

## II.1.2.- CONTENIDO DEL C-P 2006-2010

La regulación genérica de los C-P con el Estado se recoge en la LGP, artículo 68, que establece su contenido mínimo en diferentes materias. En relación con ese contenido mínimo, el C-P 2006-2010 suscrito por la AGE y RENFE-Operadora no abordó en su clausulado la regulación de los efectos que habrían de derivarse del incumplimiento de los compromisos en él acordados, carencia que se puso de manifiesto en sus últimos ejercicios de vigencia del C-P cuando se produjeron incumplimientos por parte de la AGE en cuanto a las aportaciones y transferencias de recursos a efectuar a RENFE-Operadora previstas en el C-P, situación que se analiza en el epígrafe II.1.9 de este Informe. Según se expone en el preámbulo el C-P, su periodo de vigencia, 2006 a 2010, se determinó al considerar en el momento de su redacción que la Unión Europea fijaría en el ejercicio 2010 un calendario para la adaptación de la Entidad a la liberalización total del transporte por ferrocarril. Al respecto se considera que la planificación en un periodo de cinco años de la actividad de una entidad abarcando, como hace el C-P, las principales magnitudes económicas de sus áreas de negocio, el volumen de inversiones, su endeudamiento y, en fin, hasta su conducta social y medio ambiental, conlleva el riesgo de verse afectada por cambios significativos en las previsiones económico-financieras que fundamentan sus estimaciones, consecuentes con la amplitud del ámbito temporal. De hecho este riesgo se hizo patente en los últimos ejercicios del C-P, en los que las restricciones presupuestarias de la AGE, derivadas de la crisis económica sobrenvenida, condujeron a los mencionados incumplimientos en la financiación estatal prevista a RENFE-Operadora.

El contenido del C-P 2006-2010 suscrito por la AGE y RENFE-Operadora establece, para cada uno de los ejercicios a los que se refiere, los objetivos previstos para la evolución de la cuenta de resultados de la Entidad y para su situación financiero-patrimonial, regulando específicamente los compromisos económico-financieros recíprocos que asumen RENFE-Operadora y la AGE que afectan, fundamentalmente, a las siguientes materias:

Por parte de RENFE-Operadora:

- 1) Implantación de un marco financiero-presupuestario basado en la elaboración de cuentas anuales segregadas para las cuatro áreas en la que se estructuraba su actividad.
- 2) Efectuar un determinado volumen anual de inversiones, por una cuantía total de 5.772 millones de euros.
- 3) No sobrepasar los límites anuales de endeudamiento fijados en el C-P.
- 4) Contención de los gastos de personal, manteniendo una plantilla media anual de personal inferior a la cifrada en el C-P y llevar a cabo un expediente de regulación de empleo (ERE) en los términos establecidos en el C-P.
- 5) Mantenerse al corriente de pago con la Hacienda pública y la Seguridad social.
- 6) Desarrollar estrategias de responsabilidad social empresarial en los ámbitos señalados en el C-P.

Por parte de la AGE:

- 1) Para la cobertura de las necesidades financieras del C-P, la AGE debería realizar, con cargo a los PGE de cada ejercicio, las transferencias corrientes y las aportaciones de capital a RENFE-Operadora citadas en el C-P.
- 2) Promover la incorporación en las Leyes de PGE de cada ejercicio de las oportunas autorizaciones a RENFE-Operadora para incrementar su deuda neta, de acuerdo con los límites de endeudamiento establecidos en el C-P.

El C-P describe en su cláusula 3 la organización de la actividad en RENFE-Operadora existente en el momento de su firma, estructurada en cuatro áreas de actividad, modelo organizativo en el que se basan las cuentas de resultados previstas para los cinco ejercicios del C-P, tanto las cuentas de la Entidad, como las segregadas para cada una de las cuatro áreas de negocio, y que presenta el C-P en sus Anexos 2 y 7, respectivamente. La organización de la actividad de RENFE-Operadora prevista en el C-P fue aprobada por el Consejo de Administración de la Entidad en febrero de 2006, siendo las cuatro áreas de actividad en las que se estructuraba las siguientes:

- Área de servicios de “Cercanías y Media distancia”, en la que se integra la actividad relacionada con los servicios de transporte de viajeros en este ámbito funcional
- Área de servicios de “Alta Velocidad-Larga distancia”, correspondiente a la actividad de los servicios de transporte de viajeros en ese ámbito funcional.
- Área de “Mercancías y Logística”, que agrupa el negocio relacionado con los servicios de transporte de mercancías.
- Área de “Fabricación y Mantenimiento”, en la que se recoge, fundamentalmente, la actividad de los talleres de fabricación, reparación y mantenimiento del material rodante (trenes). Esta área operaba con la marca comercial denominada “Integria”.

RENFE-Operadora ha mantenido la organización descrita hasta febrero de 2010 momento en el que su Consejo de Administración decidió, por una parte, agrupar en una única área denominada de servicios de “Viajeros”, las actividades de las áreas de “Cercanías y Media distancia” y de “Alta-velocidad-Larga distancia” y por otra, integrar en el área de “Fabricación y Mantenimiento” la totalidad de las actividades de ingeniería que estaban radicadas en las otras áreas.

Por otra parte, el C-P en su cláusula 4 establece que RENFE-Operadora debía formular en cada ejercicio las cuentas anuales segregadas de las cuatro áreas de actividad, a cuyo fin debía determinar los criterios de imputación de costes y de elaboración de dichas cuentas anuales, según los términos previstos y que estos criterios debían ser objeto de informe por la IGAE, que se encargaría también del control financiero de las cuentas anuales segregadas.

Para el seguimiento y control de la ejecución del C-P, se creó una Comisión de seguimiento con amplias funciones, entre ellas la elaboración de la propuesta de liquidación del C-P para cada ejercicio que debía someterse al control financiero de la IGAE, trámite previo a la formulación por la Comisión de seguimiento de la propuesta de liquidación anual definitiva.

El desarrollo del C-P en las materias por él reguladas, así como las actuaciones llevadas a cabo para su seguimiento y control se analizan específicamente en los epígrafes siguientes.

### II.1.3.- CRITERIOS DE IMPUTACIÓN DE COSTES Y DE ELABORACIÓN DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS Y BALANCES SEGREGADOS POR ÁREAS DE ACTIVIDAD

En la cláusula 4 del C-P 2006-2010 se dispone que RENFE-Operadora debía determinar los criterios de imputación de costes y los de elaboración de sus cuentas de resultados y balances segregados por áreas de actividad, que serían objeto de informe por la IGAE y se mantendrían constantes durante el periodo de vigencia del C-P, señalándose que el método de imputación de costes debería incluir las amortizaciones, los gastos financieros asociados a la deuda total de RENFE-Operadora, así como la distribución de gastos comunes. También se señalaba que, en el caso de considerarse necesario modificar los criterios, se debía solicitar informe previo de la IGAE y reestimar la información económico-financiera contenida en el C-P.

De la revisión del cumplimiento de los aspectos señalados se han obtenido los resultados que se exponen a continuación:

#### Formulación de los criterios de imputación de costes y su control por la IGAE

RENFE-Operadora no estableció en su normativa interna las competencias para la aprobación de los criterios de imputación de los costes y de elaboración de las cuentas de resultados y balances segregados por áreas de actividad. Dada la relevancia de esos documentos y estados económico-financieros, se considera que RENFE-Operadora debería haber establecido la facultad para su aprobación al nivel adecuado de los órganos de Gobierno de la Entidad. Según la información y documentación aportada en la fiscalización, fue la Dirección General económico-financiera de RENFE-Operadora la encargada de la elaboración y presentación de los criterios y de las cuentas segregadas de cada ejercicio y únicamente los primeros criterios de imputación de costes aplicados en 2007 fueron aprobados por el Comité de Dirección de RENFE-Operadora.

Por otra parte, en el periodo de vigencia del C-P, los criterios adoptados por RENFE-Operadora no han sido uniformes, habiéndose aplicado en los cinco ejercicios en los siguientes términos<sup>2</sup>:

- a) En el ejercicio 2006, la Entidad aplicó unos criterios de imputación de costes elaborados con anterioridad al C-P y formuló únicamente las cuentas de resultados de gestión de sus cuatro áreas de actividad, que fueron presentadas como anexo a la memoria de las cuentas anuales del ejercicio. Estos criterios y cuentas de resultados segregadas no fueron informados ni auditados por la IGAE, por lo que no se realizó el control financiero previsto en el C-P 2006-2010 sobre estas materias para el año 2006.
- b) En el periodo 2007 a 2010, los criterios adoptados se plasmaron documentalmente por RENFE-Operadora con notable retraso, desfase temporal que se trasladó consecuentemente a su informe por la IGAE. Para el ejercicio 2007, los criterios se aprobaron por el Comité de Dirección de RENFE-Operadora y se presentaron a la Comisión de seguimiento del C-P en diciembre de 2007, siendo remitidos a la IGAE en julio de 2008 que informó sobre ellos en octubre de este ejercicio. En base a esos criterios, RENFE-Operadora formuló las cuentas de

---

<sup>2</sup> En los incisos a y b se expone la aplicación de los criterios durante el periodo del C-P, en el que se han producido tres situaciones diferentes, una para el ejercicio 2006, otra para el 2007 (ejercicio en que se produjo su plasmación documental y su aprobación formal) y una tercera en los años 2008 a 2010 en que fueron modificados para su adaptación al nuevo PGC; por lo que debe reiterarse, a pesar de lo manifestado en Alegaciones, que no ha existido uniformidad en la aplicación de los criterios durante el periodo del C-P.

resultados y balances segregadas por áreas de actividad del 2007, que fueron objeto de control financiero por la IGAE, que emitió el correspondiente informe en abril de 2009. Para los ejercicios 2008, 2009 y 2010, RENFE-Operadora revisó los criterios aplicados en 2007 con la finalidad de adaptarlos al nuevo PGC aplicable desde enero del 2008, revisión que no vino acompañada de una reestimación de la información económico-financiera contenida en el C-P 2006-2010, incumpléndose, por tanto, lo establecido en la cláusula 4 del C-P. RENFE-Operadora presentó en junio de 2010 la revisión de criterios para su informe por la IGAE, que emitió informe definitivo sobre ellos en febrero de 2011.

Los elevados desfases temporales descritos condujeron a que las cuentas anuales segregadas por áreas de actividad de 2008, 2009 y 2010, elaboradas en base a los nuevos criterios, se remitieran por RENFE-Operadora a la IGAE para su control con notable retraso, en julio de 2011 para los ejercicios 2008 y 2009 y en febrero de 2012 para 2010. Estas cuentas anuales segregadas de los tres ejercicios fueron sometidas al control financiero por la IGAE que emitió los informes respectivos en febrero de 2012 para las cuentas del 2008 y 2009 y en junio de 2012 para las cuentas de 2010.

La reestructuración acordada por el Consejo de Administración en febrero de 2010 ha implicado una nueva configuración de funciones y responsabilidades y, por ende, de los costes asociados a cada una de las áreas, reorganización para la que RENFE-Operadora no realizó una estimación de su impacto en las previsiones económico-financieras recogidas para el ejercicio 2010 en el C-P. A pesar de ello, el sistema contable implantado por RENFE-Operadora le permitió formular para ese ejercicio las cuentas anuales segregadas para las antiguas cuatro áreas de actividad, que fueron sometidas al control financiero por la IGAE que no formuló observaciones en cuanto al efecto de la citada reorganización.

#### Costes estimados por áreas de actividad

La contabilidad implantada por RENFE-Operadora en el periodo del C-P 2006-2010 era una contabilidad única, fundamentada en un sistema informativo-contable informatizado en el que, integrados con la contabilidad general o financiera, se mantenían unos registros auxiliares de gestión que permitían por una parte, conocer la ejecución del presupuesto anual de ingresos y gastos para cada una de las unidades orgánicas que componen las áreas de actividad en las que se estructura su organización, informando sobre datos presupuestarios y reales y por otra, formular las cuentas anuales de resultados y balances de dichas áreas, cuya agregación conduce a las cuentas globales de la Entidad.

Hasta el cierre de los trabajos de fiscalización, RENFE-Operadora no había implantado la contabilidad analítica en su sistema informativo-contable<sup>3</sup>, de forma que la determinación de los costes de sus áreas de actividad prevista en el C-P se realizó en base a un modelo de reparto de los gastos e ingresos, tanto de los incurridos con terceros como de los calculados por RENFE-

---

<sup>3</sup> De acuerdo con la información aportada en la fiscalización y las observaciones y conclusiones expuestas en los informes de control financiero emitidos por la IGAE sobre las cuentas segregadas por áreas de actividad de RENFE-Operadora (ver apartado II.1.4), debe reiterarse, a pesar de lo manifestado en alegaciones, que en el periodo del C-P la Entidad no había implantado en su sistema informativo contable un sistema de contabilidad analítica independiente que permitiera objetivar los costes de su actividad y los márgenes o resultados de la misma.

Operadora para las relaciones internas entre dichas áreas; ese modelo de reparto estaba soportado en los registros auxiliares de gestión y en los criterios de imputación aprobados. Además, RENFE-Operadora no había elaborado un manual de procedimientos contables y administrativos que recogiera, con el detalle adecuado, las funciones y responsabilidades de las diferentes unidades orgánicas encargadas de la aplicación del modelo adoptado para la determinación de los costes y de elaboración de las cuentas segregadas por áreas de actividad.

Como se ha descrito anteriormente, en cumplimiento de lo establecido en el C-P, los criterios de imputación de costes fueron informados por la IGAE que puso de manifiesto una serie de observaciones que afectan, principalmente, a las siguientes materias:

- a) Una parte significativa de los servicios internos prestados entre áreas de actividad se valoraron a unos precios de transferencia que carecían de objetividad al no estar fundamentados en el coste efectivo de estos servicios dado que RENFE-Operadora no había implantado una contabilidad analítica que permitiera dicha valoración objetiva. Esta situación afectaba a todas las áreas de actividad de RENFE-Operadora, como puede observarse en el siguiente detalle que refleja el efecto de las transferencias internas en las cuentas de resultados de gestión de las áreas en los cinco ejercicios del C-P:

Cuadro nº 1

(en millones de euros)

AREAS DE ACTIVIDAD	2007		2008		2009		2010	
	SALDO (*) TRANSFER.	RESULTADO GESTIÓN ÁREA	SALDO (*) TRANSFER.	RESULTADO GESTIÓN ÁREA	SALDO (*) TRANSFER.	RESULTADO GESTIÓN ÁREA	SALDO (*) TRANSFER.	RESULTADO GESTIÓN ÁREA
Cercanías y Media dist.	(143)	(345)	(157)	(432)	(157)	(388)	(254)	(399)
Alta velocidad y Larga dist.	(79)	(99)	(80)	(25)	(70)	19	(250)	78
Mercancías y Logística	(86)	(54)	(79)	(45)	(57)	(43)	(54)	(37)
Fabricación y Mantenim.	234	(62)	230	(56)	193	(57)	471	(29)
Centros corporativos (Servicios Centrales)	74	-	85	-	91	-	85	-

(\*) Ingresos menos Gastos por servicios internos realizados entre áreas de actividad, valorados a precios de transferencia, imputados a la cuenta de resultados de gestión del área. Saldo positivo significa mayores ingresos que gastos y negativo lo contrario

Los datos expuestos evidencian la notable cuantía de los ingresos y gastos imputados por transferencias internas, que alcanzaron en 2010 un peso relativo del 26% de los gastos totales de RENFE-Operadora antes de amortizaciones e intereses, con un impacto significativo en los resultados de gestión por áreas determinados por RENFE-Operadora. Así las áreas receptoras de los servicios o incrementaron notablemente sus resultados negativos, como es el caso de "Cercanías y Media distancia", o incluso cambiaron su signo pasando de magnitudes positivas a negativas, situación que afectó principalmente a "Mercancías y Logística". Por su parte, el área de "Fabricación y Mantenimiento", cuya actividad se centraba en la prestación de servicios a las demás áreas, presentó resultados de gestión negativos elevados en todo el periodo, a pesar del elevado montante de los saldos positivos por transferencias registrados, lo que pone de manifiesto una sobrecapacidad o subactividad, con recursos humanos y/o materiales infrautilizados.

- b) El criterio aplicado por RENFE-Operadora para el reparto a las áreas de actividad de los gastos comunes correspondientes a las Direcciones Corporativas de los Servicios Centrales de RENFE-Operadora (cuya cuantía en el periodo se situó en el intervalo del 4 al 6% de los gastos totales de la Entidad antes de amortizaciones e intereses) se realizaba en función del peso relativo de los gastos de cada área respecto a los gastos totales, sin efectuar un análisis que tuviera en cuenta su naturaleza y la razonabilidad de su imputación a un área concreta, criterio de reparto que no estaba soportado en un sistema de contabilidad analítica que garantizara su transparencia y objetividad.

#### II.1.4.- CUENTAS ANUALES SEGREGADAS POR ÁREAS DE ACTIVIDAD

El C-P recoge entre sus objetivos que las cuentas segregadas por áreas de actividad fueran herramientas útiles para la planificación y gestión de cada área; por otra parte, el C-P cuantifica en su anexo 7 los resultados anuales previstos para los cinco ejercicios de vigencia, estimando que el área de “Cercanías y media distancia” presentaría pérdidas de gestión todos los años y que las demás áreas disminuirían progresivamente sus resultados de gestión negativos hasta presentar en 2010 magnitudes positivas. A partir de estas estimaciones, en el C-P se cuantificaron las transferencias y aportaciones que se comprometía a aportar la AGE anualmente en el periodo con la finalidad de alcanzar en cada ejercicio el equilibrio del resultado global de la Entidad. La comparación entre los resultados de gestión de las áreas de actividad previstos y reales en el periodo del C-P es la siguiente:

Cuadro nº 2

(en millones de euros)

EJERCICIO	Resultados Gestión	Cercanías y Media distancia	Alta Velocidad y Larga distancia	Mercancías y Logística	Fabricación y Mantenimiento
2006	Previsto C-P	(300)	(117)	(65)	(45)
	Real	(301)	(75)	(74)	(56)
	% Desviación	(0,3)	36	(14)	(24)
2007	Previsto C-P	(326)	(143)	(52)	(52)
	Real	(345)	(99)	(54)	(62)
	% Desviación	(6)	31	(4)	(19)
2008	Previsto C-P	(343)	(104)	(41)	(41)
	Real	(432)	(25)	(45)	(56)
	% Desviación	(26)	76	(10)	(37)
2009	Previsto C-P	(347)	(32)	(29)	(39)
	Real	(388)	19	(43)	(57)
	% Desviación	(12)	159	(48)	(46)
2010	Previsto C-P	(350)	7	0,9	0,6
	Real	(398)	78	(37)	(29)
	% Desviación	(14)	1.014	(4.211)	(4.933)

Los resultados reales de gestión de las áreas de actividad de RENFE-Operadora presentan una evolución dispar, destacando los datos positivos de “Alta velocidad y larga distancia”, que alcanzó resultados positivos en 2009, un año antes de lo previsto; por el contrario, las demás áreas

reflejan una evolución negativa con notables desviaciones respecto a las previsiones, principalmente, en los tres últimos ejercicios. En la evolución de los resultados registrados por RENFE-Operadora ha incidido el hecho de que las previsiones económicas y financieras que contiene el C-P se estimaron tomando como referencia un comportamiento del PIB español con crecimientos interanuales positivos en todo el periodo de su vigencia (3,8% en 2006; 3,4% en 2007 y 3,3% en 2008, 2009 y 2010). Sin embargo, en los tres últimos ejercicios las variaciones del PIB fueron del 0,9%, del -3,7% y del -0,1%, respectivamente, con el consiguiente impacto negativo en el transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías. En particular por áreas de actividad, se dieron las siguientes circunstancias:

#### Cercanías y media distancia

Para esta área de “Cercanías y media distancia”, el siguiente cuadro muestra la evolución de los resultados antes de intereses e impuestos (EBIT) y antes de las transferencias corrientes recibidas de la AGE para compensar los déficits de explotación previstos, así como los incrementos medios anuales de las tarifas de los títulos de transporte (billetes) y el comportamiento de la demanda de los servicios de transporte del área (reflejado en el número de viajeros y grado de ocupación de las plazas ofertadas) que RENFE-Operadora mide mediante la relación viajeros-km / plazas-km:

Cuadro nº 3

EJERCICIO	EBIT (millones de euros)	INCREMENTO MEDIO TARIFAS		DEMANDA	
		CERCANIAS %	MEDIA DISTANCIA (%)	VIAJEROS (millones de viajeros)	OCUPACIÓN (%)
2006	(278,6)	5	5	498,1	37,8
2007	(304,7)	3,7	3,7	488,0	35,6
2008	(399,1)	4	4	476,5	33,9
2009	(413,7)	6,28	5	443,6	32,0
2010	(419,8)	6	5	431,6	31,5

Los resultados de gestión del área en el periodo del C-P presentan una evolución negativa con déficits de explotación crecientes, notablemente superiores a los previstos en el C-P principalmente en los tres últimos ejercicios, para los que la reducción de la movilidad urbana e interurbana no pudo ser compensada con el incremento de tarifas y no vino acompañada del correlativo descenso de los gastos de explotación, en particular los de personal.

Además, RENFE-Operadora no adaptó su oferta en esta área a la evolución negativa de la demanda de viajeros en el periodo, en el que se incrementaron las plazas-km ofertadas, pasando de 30,16 millones en 2005 a 34,21 millones en 2008 y 33,55 millones en 2010 y se elevó la producción (km-tren puestos en servicio) desde 91,74 miles en 2005 hasta 98,95 miles en 2010; todo ello redundó en una disminución del grado de ocupación de los trenes, que pasó de un 38,0% en 2005 al 31,5% en 2010.

En la situación descrita incide la política de modernización del material rodante de trenes establecida en el C-P, que supuso la adquisición y puesta en explotación de varias series (modelos) de trenes, tanto para los servicios de transporte de cercanías, como para los de media distancia.

Por lo que respecta a las tarifas de los servicios de cercanías y media distancia, según establece la cláusula 16 del C-P y prevé el Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, de medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberación de la actividad económica, estas deben aprobarse por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE). En el C-P también se establece que si las revisiones de tarifas autorizadas fueran diferentes a las previstas en él, la Comisión de seguimiento “evaluaría su efecto, proponiendo, en su caso, la revisión del C-P”. Esta situación se produjo en 2008 y 2009 para cercanías y en 2008 para media distancia, con las siguientes desviaciones:

Cuadro nº 4

CONCEPTO		Variación media anual (%)	
		2008	2009
Cercanías	Previsto C-P	6	6
	Real CDGAE	4	6,28
Media distancia	Previsto C-P	5	5
	Real CDGAE	4	5

Sin embargo, ante las desviaciones señaladas, la Comisión de seguimiento del C-P no evaluó su efecto, ni adoptó ninguna decisión, incumpliendo lo dispuesto en el C-P. Durante la fiscalización la Entidad ha aportado una estimación realizada sobre el impacto en sus resultados de las desviaciones para el ejercicio 2008, cuantificado en una minoración de ingresos de aproximadamente 10 millones de euros; no se ha dispuesto de una estimación de la repercusión para los ejercicios 2009 y 2010.

En los ejercicios 2007 y 2008, en el ámbito de las cercanías y media distancia de Barcelona, las obras de infraestructura que se estaban realizando para la llegada de la alta velocidad a la ciudad tuvieron diversas incidencias que motivaron la suspensión de varios servicios de cercanías y regionales. Esta circunstancia fue paliada por RENFE-Operadora con un plan de actuaciones urgente y un plan de transporte alternativo, que incluyó la gratuidad de determinadas líneas, con un coste cuantificado por RENFE-Operadora en 42 millones de euros y que fue asumido por la Entidad.

Por otra parte, aunque los servicios de transporte de viajeros de cercanías se traspasaron a la Comunidad Autónoma de Catalunya con efectos de 1 de enero de 2010, los datos y magnitudes correspondientes a esos servicios se incluyeron en las cuentas segregadas del área para el ejercicio 2010 formuladas por RENFE-Operadora y, en consecuencia, se han considerado en este epígrafe del Informe.

Alta velocidad y larga distancia

La evolución de los resultados de la explotación del área de “Alta velocidad y larga distancia” en el periodo del C-P se reflejan en el cuadro siguiente:

Cuadro nº 5

EJERCICIO	EBIT (millones de euros)	INCREMENTO MEDIO TARIFAS %	EVOLUCIÓN DEMANDA	
			VIAJEROS (millones de viajeros)	OCUPACIÓN (%)
2006	(42,8)	Sin datos	18,2	65,1
2007	(63,5)	3,25/4	18,6	61,9
2008	25,9	4	23,3	62,0
2009	(5,6)	4	23,1	59,6
2010	48,3	4	22,2	59,6

Los resultados de gestión del área presentan en el periodo una evolución positiva, superando las previsiones estimadas en el C-P. En particular se produjo un salto cualitativo y cuantitativo en el ejercicio 2008, con la puesta en pleno funcionamiento de las líneas de alta velocidad entre Madrid y las ciudades de Barcelona (en febrero de 2008) y Málaga y Valladolid (en diciembre de 2007). En los ejercicios 2009 y 2010, al igual que en “Cercanías y Media distancia”, se produjo una disminución de la demanda de viajeros y del grado de ocupación de los trenes, que no pudo ser compensada con el incremento de tarifas. Esta situación condujo en 2009 a un EBIT negativo, como consecuencia de la no adaptación por RENFE-Operadora de su producción y oferta a la contracción del mercado, al poner en servicio un 6,9% más de km-tren y ofrecer un 5,7% más de plazas-km a los usuarios que el año anterior. Por el contrario, en 2010 RENFE-Operadora redujo su producción y oferta de plazas, reduciendo significativamente los gastos de explotación, fundamentalmente en las rúbricas de personal y servicios exteriores y presentando unos resultados de gestión positivos.

Las inversiones de RENFE-Operadora en material rodante para la explotación de las líneas de alta velocidad fueron de elevada cuantía y se financiaron con los recursos establecidos en el C-P.

Mercancías y logística

La evolución de los resultados de explotación del área de “Mercancías y logística” en el periodo del C-P se recogen en el cuadro siguiente, con indicación del EBIT y el comportamiento de la demanda de mercancías, reflejado en el volumen de toneladas transportadas y el grado de aprovechamiento de las unidades puestas en servicio, que RENFE-Operadora determina mediante la relación toneladas-km netas (transportadas)/ toneladas-km brutas (ofertadas):

Cuadro nº 6

EJERCICIO	EBIT (millones de euros)	TONELADAS (millones de toneladas)	APROVECHAMIENTO
2006	(62,3)	24,9	39,6
2007	(46,0)	24,7	40,0
2008	(47,2)	22,0	39,4
2009	(53,8)	16,6	39,0
2010	(53,9)	16,1	39,1

Los resultados de gestión del área presentan en el periodo una evolución negativa, registrando déficits de explotación superiores a los previstos en el C-P. Las desviaciones más significativas se produjeron en los últimos ejercicios, destacando los descensos interanuales del 11% en 2008 y del 25% en 2009.

El transporte ferroviario de mercancías en el periodo del C-P estaba liberalizado, prestándose en el régimen de libre competencia de acuerdo con lo previsto en la LSF, su Reglamento y demás normas de desarrollo. En este marco regulatorio, RENFE-Operadora implantó en 2006 un nuevo modelo organizativo del área que supuso pasar de una organización centralizada a otra descentralizada por cinco sectores de negocio: Automóvil, Siderúrgico, Graneles, Multiproducto e Intermodal.

Este nuevo modelo de gestión vino acompañado de inversiones para la modernización del material rodante (locomotoras y vagones) y por la constitución o adquisición de sociedades mercantiles especializadas en los citados ámbitos sectoriales del mercado, proyectos empresariales en los que se incorporaron empresas privadas para operar conjuntamente con RENFE-Operadora (operaciones financiadas con los recursos habilitados por el C-P). Sin embargo, el nuevo modelo de gestión no llevó a RENFE-Operadora a alcanzar en el área los objetivos de rentabilidad perseguidos, manteniéndose constante en el periodo del C-P el bajo nivel de aprovechamiento de los servicios de transporte de mercancías ofertados, que se situó en el intervalo del 39-40%.

#### Fabricación y mantenimiento

Los resultados de gestión del área de “Fabricación y mantenimiento” en el período del C-P superaron ampliamente los déficits previstos, presentando una evolución negativa, como muestra el cuadro siguiente:

Cuadro nº 7

EJERCICIO	EBIT (millones de euros)
2006	(48,7)
2007	(53,4)
2008	(53,5)
2009	(67,6)
2010	(70,0)

RENFE-Operadora implantó en 2006 un nuevo modelo de gestión y organización en el área, diferenciando cuatro unidades de negocio: “Integria mercancías”, “Integria Cercanías-Media Distancia”, “Integria Alta velocidad-Larga distancia” y “Fabricación y componentes”, adaptadas al principal cometido del área que consistía en la prestación de servicios internos a las demás áreas de negocio de la Entidad. El nuevo modelo de gestión vino acompañado de la constitución de sociedades mercantiles mixtas con los fabricantes o suministradores de los nuevos trenes, inversiones societarias que fueron financiadas con los recursos habilitados por el C-P. Con la implantación del nuevo modelo de gestión se pretendía alcanzar la rentabilidad en el área que, de acuerdo con las previsiones del C-P, debía presentar resultados de gestión positivos en 2010; sin embargo, en ese ejercicio, el área registró el mayor déficit de explotación del periodo.

## Control de las cuentas segregadas por áreas de actividad

En cuanto al control de las cuentas segregadas por áreas de actividad previsto en el C-P, las cuentas de los ejercicios 2007, 2008, 2009 y 2010 fueron sometidas al control financiero por la IGAE, que concluyó respecto a la aplicación de los criterios de imputación de asignación directa que, aunque se garantizaba razonablemente la correcta imputación a las áreas de actividad y a las direcciones corporativas de RENFE-Operadora, se habían puesto de manifiesto determinadas salvedades, fundamentalmente en la aplicación del criterio de reparto de los ingresos y gastos financieros por financiación externa así como de los saldos del endeudamiento.

Además, en los informes emitidos sobre las cuentas segregadas se incluyen las salvedades emitidas en el informe sobre los criterios de imputación de costes (expuestas en el epígrafe II.1.3 anterior), referidas a los precios de transferencia calculados para las operaciones internas entre áreas de actividad y al reparto de los gastos comunes corporativos, concluyendo, en el informe correspondiente al ejercicio 2010, que el modelo de imputación de costes adolecía de la objetividad necesaria para poder ser utilizado para el cálculo de compensaciones por las OSP del transporte ferroviario de viajeros y advertía al Ministerio de Fomento y a RENFE-Operadora de los riesgos que comporta esta situación, a la vista de la normativa en materia de ayudas estatales.

Las OSP para el transporte ferroviario de viajeros se definen y regulan en el Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo, cuya aplicación en el Estado español se ha llevado a cabo a través de un conjunto de medidas administrativas y legislativas que comenzaron con el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010, en el que se establecieron las bases para la fijación de las OSP del transporte ferroviario de viajeros competencia de la AGE; posteriormente, los Acuerdos del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, el 18 de noviembre de 2011, de 28 de diciembre de 2012 y de 5 de julio de 2013, concretaron los servicios del transporte ferroviario de viajeros de cercanías y media distancia competencia de la AGE considerados como OSP y prestados por RENFE-Operadora en la RFIG y en la Red de Altas Prestaciones. Las medidas descritas afectan a los servicios ferroviarios realizados por RENFE-Operadora a partir del 1 de enero de 2011 y han sido objeto de análisis en la fiscalización con los resultados que se exponen en el apartado II.2 del Informe.

### II.1.5 INVERSIONES

Las inversiones a ejecutar por RENFE-Operadora figuran recogidas, por anualidades, en la cláusula 8 del C-P y se detallan por grandes proyectos de inversión en su Anexo 5. Alcanzan una cuantía total de 5.772,4 millones de euros para los cinco ejercicios de vigencia del C-P, al que se suma un montante adicional de 769 millones, destinado a la cobertura en ejercicios posteriores al C-P de inversiones comprometidas y pendientes de ejecución y contabilización al cierre del ejercicio 2010. Las inversiones planificadas estaban destinadas, fundamentalmente, a la modernización y renovación del parque de material rodante, estimando que la flota de RENFE-Operadora al finalizar el C-P estaría integrada por 1.319 trenes, 328 locomotoras y 13.800 vagones. La realización por RENFE-Operadora de estas actuaciones inversoras para los cinco ejercicios de vigencia del C-P fue la siguiente:

Cuadro nº 8

(en millones de euros)

CONCEPTO	2006	2007	2008	2009	2010	TOTALES
Inversiones previstas C-P	1.036,2	1.207,6	1.248,8	1.063,8	1.216,0	5.772,4
Inversiones realizadas	1.015,7	1.106,6	1.233,0	1.216,6	777,8	5.349,7
Ejecución (%)	98,0	91,6	98,7	114,4	64,0	92,7

Las inversiones realizadas por RENFE-Operadora imputadas al C-P se corresponden, prácticamente en su totalidad, con las altas contabilizadas en las cuentas de inmovilizado material y financiero. Al cierre de 2010, su desagregación por áreas de actividad, diferenciando aquellas que corresponden a la adquisición de nuevas unidades y mejoras o reformas de trenes del resto de inversiones, era la siguiente:

Cuadro nº 9

(en millones de euros)

ÁREA ACTIVIDAD	INVERSIÓN		EJECUCIÓN %
	PREVISTA C-P	REALIZADA	
<b>ALTA VELOCIDAD – LARGA DISTANCIA</b>	<b>2.203,3</b>	<b>2.075,1</b>	<b>94,2</b>
Trenes	2.123,6	2.049,1	96,5
Resto de inversiones	79,7	26,0	32,7
<b>CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA</b>	<b>2.815,9</b>	<b>2.446,4</b>	<b>86,9</b>
Trenes cercanías	1.493,2	1.259,1	84,3
Trenes media distancia	1.114,6	1.070,4	92,0
Resto de inversiones	208,1	116,9	56,2
<b>MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA</b>	<b>342,1</b>	<b>380,8</b>	<b>111,3</b>
Locomotoras	273,7	325,2	118,8
Resto de inversiones	68,4	55,6	81,3
<b>FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>	<b>221,5</b>	<b>196,5</b>	<b>88,7</b>
<b>ÁREAS COMUNES*</b>	<b>160,9</b>	<b>215,3</b>	<b>133,8</b>
<b>INVERSIONES FINANCIERAS</b>	<b>28,7</b>	<b>35,6</b>	<b>124,1</b>
<b>TOTALES</b>	<b>5.772,4</b>	<b>5.349,7</b>	<b>92,7</b>

(\*) Seguridad circulación, Sistemas de información y direcciones corporativas

La realización de las inversiones previstas presenta un alto grado de ejecución al cierre del C-P, superior en su conjunto al 92%. En su desagregación por áreas de actividad y por naturaleza de los proyectos se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

- a) El grado de realización de las inversiones en la compra de nuevas unidades y en las mejoras, transformaciones y reformas de trenes y locomotoras, que ascienden a un montante conjunto de 4.703,8 millones de euros, ha sido del 94%, por lo que pueden considerarse razonablemente cumplidos los objetivos de inversión; si bien, debe señalarse que en el área de cercanías la ejecución ha sido del 84,3%, debido, principalmente, a la baja realización de las actuaciones previstas en el proyecto 0710 correspondiente a las mejoras en el parque de trenes, cuya inversión prevista de 125,8 millones solamente se ha realizado en un 12,7%, así como a la no ejecución del proyecto 0722 destinado a la adquisición de 32 trenes CIVIA V, con un presupuesto de 22 millones.

Los principales proyectos de inversión de esta naturaleza realizados por RENFE-Operadora en el periodo del C-P, de acuerdo con la cuantía de los recursos empleados, han sido los siguientes:

Cuadro nº 10

(en millones de euros)

PROYECTO	DESCRIPCIÓN INVERSIÓN	IMPORTE
<b>ALTA VELOCIDAD - LARGA DISTANCIA</b>		<b>1.857,3</b>
09B1	Adquisición de 32 trenes series 102 y 103	348,2
09N1	Adquisición de 30 trenes alta velocidad serie 102	529,9
09N2	Adquisición de 10 trenes alta velocidad serie 103	182,4
10B2	Adquisición de 10 composiciones THRD	132,0
10N3	Adquisición de 16 trenes serie 120	184,5
1023	Adquisición material 45 trenes serie 130	480,3
<b>CERCANÍAS</b>		<b>1.186,5</b>
0718	Adquisición de 83 trenes Civia II	328,7
0719	Adquisición de 80 trenes Civia III	466,4
0720	Adquisición de 60 trenes Civia IV	285,6
0723	Modernización y ampliación de vida útil en UT	105,8
<b>MEDIA DISTANCIA</b>		<b>1.051,4</b>
06N1	Adquisición de 13 trenes serie 104	177,8
06N3	Adquisición de 29 trenes serie 120	300,1
0614	Adquisición de 50 trenes diésel	248,2
0616	Adquisición de 57 trenes eléctricos	325,3
<b>MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA</b>		<b>247,1</b>
4707 y 10	Adquisición de 100 locomotoras eléctricas	247,1
<b>TOTAL</b>		<b>4.342,3</b>

- b) En cuanto al resto de inversiones en las áreas de actividad de RENFE-Operadora y en las de las áreas comunes, cuya cuantía total se situó en 645,9 millones de euros, el nivel de realización conjunto ha sido del 84,2%, con una distribución no uniforme, destacando por una parte, la baja ejecución en las áreas de viajeros -alta velocidad, cercanías y media distancia- y, por el contrario, la realización de inversiones por un montante superior al fijado en el C-P en las áreas comunes.

Los principales proyectos afectados en el primer caso, han sido las actuaciones previstas en instalaciones y medios de gestión de los corredores y talleres de alta velocidad y cercanías y las inversiones en sistemas de información de cercanías.

Respecto a las áreas comunes, en el periodo se han puesto en marcha proyectos no previstos en el C-P entre los que destacan varios de las áreas de Sistemas de información (nuevas aplicaciones implantadas en la Entidad para la venta de títulos de transporte y para la gestión informativo-contable, con una inversión de 21,5 y 16,5 millones de euros, respectivamente) y de las Direcciones corporativas relativos al plan de accesibilidad en trenes y estaciones desarrollados de acuerdo con las medidas establecidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, actuaciones iniciadas en 2008 con un alcance plurianual que finalizará en el año 2023, con una inversión prevista total de 286 millones, de la que se habían ejecutado 10 millones al cierre del 2010 y 46,2 millones al 31 de diciembre de 2012.

- c) Como resultado del examen de las actas de recepción de una muestra de contratos correspondientes a los proyectos de inversión de mayor cuantía, que representan más del 70% de la inversión realizada al cierre del ejercicio 2010, se ha puesto de manifiesto que a la finalización de los trabajos de la fiscalización únicamente quedaba pendiente de recibir un tren del proyecto 10N3 de alta velocidad, correspondiente al suministro de trenes autopropulsados eléctricos de la serie 120. Según las explicaciones aportadas por RENFE-Operadora, se había acordado con la empresa proveedora la modificación de este tren para crear un nuevo prototipo de alta velocidad, proyecto que se encontraba en curso.
- d) En el C-P se preveía la realización de inversiones financieras por un montante total de 28,7 millones de euros, ampliamente superado por las inversiones efectivamente realizadas por RENFE-Operadora, cuyo detalle se recoge en el ANEXO II de este Informe.

Las Sociedades del área de "Fabricación y mantenimiento" se constituyeron por RENFE-Operadora y las empresas suministradoras de nuevos trenes con una misma estructura accionarial (49% del capital social para RENFE-Operadora y 51% para la empresa suministradora). La Entidad incorporó a los procedimientos de contratación de los suministros el requisito de la puesta en explotación de estas Sociedades mixtas, constituidas con el constructor del material rodante, encargadas de su mantenimiento y reparaciones por un periodo inicial de 14 años desde su entrada en funcionamiento.

En cuanto a las Sociedades del área de "Mercancías y logística", su creación o adquisición respondió a la estrategia comercial desarrollada por RENFE-Operadora en el transporte de mercancías en los sectores de automóviles, siderurgia, intermodal o multiproducto.

El proceso de reestructuración y racionalización del sector público empresarial estatal ha supuesto la aprobación por Acuerdos del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 y de 20 de septiembre de 2013 de un plan de reordenación de las participaciones societarias de RENFE-Operadora que afecta a cuatro de las sociedades mercantiles que figuran señaladas en el ANEXO II, actuaciones que de acuerdo con lo manifestado en Alegaciones habían culminado para tres empresas en el año 2013.

- e) En relación con el montante autorizado en el C-P de 769 millones de euros, destinados a los compromisos de inversiones para ejercicios posteriores aprobadas por RENFE-Operadora y pendientes de registro al cierre del 2010, su ejecución en los años 2011 y 2012 fue la siguiente:

Cuadro nº 11

(en millones de euros)

ÁREA DE ACTIVIDAD	INVERSIÓN		% Realización
	PREVISTA C-P	REALIZADA EN 2011 y 2012	
<b>ALTA VELOCIDAD - LARGA DISTANCIA</b>	<b>175,3</b>	<b>20,3</b>	<b>11,6</b>
Trenes	170,8	16,7	9,8
Resto de inversiones	4,5	3,6	79,6
<b>CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA</b>	<b>410,5</b>	<b>179,3</b>	<b>43,7</b>
Trenes Cercanías	342,2	79,8	23,3
Resto de inversiones Cercanías	61,4	27,7	45,1
Trenes Media Distancia	6,9	71,8	1041,1
<b>MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA</b>	<b>149,8</b>	<b>27,3</b>	<b>18,2</b>
Locomotoras	130,5	9,4	7,2
Resto de inversiones	19,3	17,9	92,6
<b>FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>	<b>28,9</b>	<b>11,1</b>	<b>38,5</b>
<b>ÁREAS COMUNES</b>	<b>4,5</b>	<b>23,5</b>	<b>521,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>769,0</b>	<b>261,5</b>	<b>34,0</b>

Por otra parte, en el curso de la fiscalización RENFE-Operadora ha informado que ha realizado otras inversiones adicionales a las previstas en el C-P, por un montante de 237 millones de euros, situación que debe tenerse en cuenta para explicar el bajo grado de utilización del montante programado por la cobertura de las inversiones programadas pendientes de contabilización a la finalización del contrato.

### II.1.6. ENDEUDAMIENTO

El C-P recoge en su cláusula 10 los límites anuales de endeudamiento que debía respetar RENFE-Operadora en su periodo de vigencia, determinado como la suma de los saldos acreedores a corto y largo plazo al cierre del ejercicio, señalando que esos límites “servirán de base para fijar la autorización anual de captación de deuda neta a incorporar en la Ley de PGE de cada ejercicio, tras tener en cuenta la ejecución del programa inversor y el saneamiento, en su caso, efectuado en los años anteriores”. En la cláusula 10 del C-P se fijó también que la relación Fondos propios/Endeudamiento con entidades financieras debía ser al cierre de 2010 de 0,89, cifra de partida en el momento de creación de RENFE-Operadora el 1 de enero de 2005 y que recogía el efecto de la asunción por el Estado de la deuda histórica de la extinta RENFE<sup>4</sup>. Por último, RENFE-Operadora debía respetar los límites establecidos en las leyes de PGE para el incremento de su deuda neta con entidades financieras. En relación con el cumplimiento por

<sup>4</sup> En la nueva Entidad RENFE-Operadora se integraron únicamente los pasivos financieros mantenidos con EUROFIMA, cuantificados a 31 de diciembre de 2004 en 1.377 millones de euros (Orden FOM 2909/2006).

RENFE-Operadora de los compromisos asumidos sobre su endeudamiento en el periodo del C-P se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

a) La evolución de la deuda total en el periodo del C-P presenta los siguientes datos:

Cuadro nº 12

(en millones de euros)

Deuda al 31 de diciembre	2006	2007	2008	2009	2010
Deuda prevista C-P	3.092,5	3.613,1	4.065,5	4.276,4	4.560,9
Deuda real (*)	3.313,5	4.081,1	4.483,2	5.153,0	5.791,4
Desviación %	7,2	13,0	10,3	20,5	27,0

(\*) Importe conjunto de los saldos de las rúbricas de Acreedores a corto y a largo plazo, reflejados en las cuentas anuales individuales del RENFE-Operadora rendidas al TCu.

Como se desprende de los datos anteriores, el endeudamiento de RENFE-Operadora ha sobrepasado en todos los ejercicios las cuantías previstas en el C-P, con desviaciones al alza que se han acentuado en los ejercicios 2009 y 2010 debido, principalmente, a la cobertura de las crecientes necesidades de financiación con recursos ajenos, fundamentalmente, préstamos y créditos. Esto se debió a que la Entidad no había recibido de la AGE las transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales previstas en el C-P como consecuencia, principalmente, de las restricciones presupuestarias acordadas por el Gobierno en los últimos ejercicios del C-P, situación analizada en el epígrafe II.1.9 de este Informe.

Las desviaciones materializadas en los primeros ejercicios del C-P, según manifiesta la Entidad, vinieron provocadas por el ritmo de ejecución de las inversiones, que presentaron una mayor aceleración en el último trimestre del año lo que se tradujo en un elevado saldo al cierre de las cuentas a pagar a proveedores de inmovilizado.

b) La relación entre los fondos propios y la deuda con entidades financieras, sin periodificaciones de intereses, durante el periodo del C-P se recoge a continuación, tomando los datos de las cuentas anuales individuales rendidas por RENFE-Operadora:

Cuadro nº 13

(en millones de euros)

AÑO CIERRE	FONDOS PROPIOS (I)			DEUDA ENT. FINANCIERAS (II)			RELACION (I/II)	
	C-P	REAL	DESVIACIÓN %	C-P	REAL	DESVIACIÓN %	C-P	REAL
2006	1.638,9	1.659,4	1,2	2.258,5	2.245,4	(0,6)	0,73	0,74
2007	2.042,9	2.078,3	1,7	2.778,6	2.766,0	(0,5)	0,74	0,75
2008	2.491,9	2.446,5	(1,8)	3.226,4	3.138,8	(2,7)	0,77	0,78
2009	2.970,9	2.946,4	(0,8)	3.390,9	3.908,3	15,2	0,88	0,75
2010	3.374,9	3.357,7	(0,5)	3.774,3	4.875,7	32,6	0,89	0,69

La evolución en el periodo refleja para los tres primeros ejercicios del C-P una relación de fondos propios / endeudamiento con entidades financieras mejor que la prevista, empeorando en 2009 y concluyendo 2010 con una desviación negativa muy significativa, derivada del fuerte incremento en estos dos ejercicios de la deuda con entidades financieras.

La deuda con entidades financieras de RENFE-Operadora en el periodo estaba materializada en operaciones crediticias de la siguiente naturaleza:

Cuadro nº 14

(en millones de euros)

OPERACIONES FINANCIERAS	INICIO C-P (1/1/2006)	CIERRE C-P (31/12/2010)
Préstamos EUROFIMA	1.660,8	2.375,7
Préstamos BEI	---	1.460,0
Préstamos sindicados	---	475,0
Préstamos bilaterales	---	565,0
Pólizas de crédito	175,9	---
<b>TOTALES</b>	<b>1.836,7</b>	<b>4.875,7</b>

Los préstamos contratados con EUROFIMA<sup>5</sup> y el Banco Europeo de Inversiones se han destinado a la financiación de las adquisiciones de material rodante ferroviario, trenes y locomotoras, previstas en el programa de inversiones aprobado en el C-P, mientras que los préstamos sindicados y bilaterales han sido una fuente de financiación crediticia utilizada en el ejercicio 2010 para cubrir las necesidades financieras derivadas de las restricciones presupuestarias.

De acuerdo con la información aportada en la fiscalización, para los pasivos crediticios formalizados por RENFE-Operadora no se han prestado avales u otro tipo de garantías por la AGE ni por otras Entidades públicas. No obstante, los préstamos contratados con EUROFIMA están sujetos a las condiciones definidas en el Acuerdo básico rubricado por las Administraciones ferroviarias de los Estados que constituyeron la Sociedad europea, en el que se definen los principios generales que rigen los contratos de préstamo, según los cuales el material ferroviario es propiedad de EUROFIMA hasta el abono de la última cuota de amortización del préstamo, con independencia de que ese material esté a disposición de las Administraciones ferroviarias prestatarias para su utilización, que son las responsables de su custodia y mantenimiento.

- c) RENFE-Operadora ha respetado los límites para incrementar la deuda neta con entidades financieras establecidos en las respectivas Leyes de PGE, según se expone a continuación:

Cuadro nº 15

(en millones de euros)

CONCEPTO	2006	2007	2008	2008	2010
Incrementos Deuda financiera Leyes de PGE	408,9	520,6	372,9	769,6	1.234,8
Incrementos Deuda financiera Real	408,9	520,3	372,8	769,5	967,4

<sup>5</sup> EUROFIMA es una Sociedad radicada en Basilea (Suiza), constituida en 1956 por los principales Estados europeos para la financiación de material ferroviario, en la actualidad integrados en su mayor parte en la Unión Europea. España participaba en un 5,22% de su capital social al cierre de 2012 y era uno de los países que había obtenido mayor financiación a dicha fecha, con un 13,2% del montante total de los contratos financiados por la Sociedad, según se expone en su memoria anual del año 2012.

En el C-P se establece que las autorizaciones anuales de nuevo endeudamiento financiero aprobadas en las Leyes de PGE se basarían en las limitaciones de deuda total de RENFE-Operadora previstos en él y, también, que se tendrían en cuenta la ejecución del programa inversor y el saneamiento efectuado en la Entidad en años anteriores; sin embargo, esos criterios no han sido considerados para determinar el montante máximo autorizado a RENFE-Operadora para la captación de deuda neta financiera, siendo los incrementos autorizados superiores a los que resultan de la aplicación de los criterios definidos en el C-P, según se analiza a continuación:

Cuadro nº 16

(en millones de euros)

CONCEPTO	2007	2008	2009	2010
Variación deuda total según C-P	520,6	452,4	210,9	284,5
Grado ejecución Programa Inversión (véase epígrafe II.1.5)	92%	100%	100%	63%
Excesos financiación AGE (véase epígrafe II.1.5) *	4,4	20,4	12,8	---
Límite de referencia para incremento de Deuda	516,2	432	198,1	284,5
Límite autorizado Leyes de PGE	520,6	454,0**	769,6	1.234,8

\* Exceso de financiación ejercicio anterior n-2, conocida en el momento de elaboración de los PGE del año n  
 \*\* Importe que incluye el límite de incremento de la deuda financiera aprobado en la Ley de PGE, 372,9 millones de euros y los 81,145 millones de deuda de RENFE-Operadora asumido por el Estado, establecido en el artículo 52 de la Ley de PGE de 2008.

Del cuadro anterior se desprende que las desviaciones se produjeron, principalmente, en los incrementos de deuda autorizados para los años 2009 y 2010, ejercicios en los que se cubrió con mayor endeudamiento financiero el impacto de las restricciones presupuestarias que minoraron los fondos transferidos por la AGE a RENFE-Operadora.

## II.1.7. RECURSOS HUMANOS Y GASTOS DE PERSONAL

El C-P recoge, en materia de recursos humanos, el compromiso de RENFE-Operadora de contención de los gastos de personal, respetando las previsiones reflejadas en el C-P. En particular, la cláusula 9 establece, en primer lugar, que las plantillas medias anuales de personal no debían sobrepasar los efectivos cifrados en el C-P y que RENFE-Operadora debía poner en marcha un ERE y un plan de incorporaciones; en segundo lugar, que RENFE-Operadora debía respetar en la negociación colectiva las condiciones establecidas en las Leyes de PGE de cada ejercicio y por la Comisión de seguimiento de la negociación colectiva de las Empresas Públicas. Adicionalmente, en el C-P se establece que RENFE-Operadora debía mantenerse al corriente de sus obligaciones de pago con la Hacienda Pública y la Seguridad Social. En relación con el cumplimiento por RENFE-Operadora de los compromisos descritos, se han obtenido los siguientes resultados:

- a) RENFE-Operadora ha respetado en los cinco ejercicios del C-P las limitaciones del número de efectivos de su plantilla media de personal, según se expone a continuación:

Cuadro nº 17

CONCEPTO	2006	2007	2008	2009	2010
Plantilla media C-P	14.888	14.767	14.635	14.476	14.317
Plantilla media real	14.723	14.420	14.358	14.076	13.831

La evolución de la plantilla de RENFE-Operadora en el periodo presenta una reducción de 892 empleados, lo que representa un 6,06% de la plantilla media del ejercicio inicial 2006. De acuerdo con la información facilitada por RENFE-Operadora, la reducción de efectivos se ha localizado en su totalidad en las categorías profesionales adscritas a los convenios colectivos suscritos por la Entidad con su personal, con el detalle siguiente:

Cuadro nº 18

CATEGORÍAS PROFESIONALES	2006	2010	VARIACIÓN
<b>NO ADSCRITOS A CONVENIO</b>	<b>686</b>	<b>768</b>	<b>11,95%</b>
Estructura de Dirección	686	768	11,95%
<b>ADSCRITOS A CONVENIO</b>	<b>14.037</b>	<b>13.063</b>	<b>(6,94%)</b>
Estructura de Apoyo	470	754	60,43%
Mando Intermedio	1.202	1.087	(9,57%)
Comercial	3.199	2.709	(15,32%)
Conducción	5.292	5.236	(1,06%)
Gestión	705	607	(13,90%)
Talleres	3.169	2.670	(15,75%)
<b>TOTALES</b>	<b>14.723</b>	<b>13.831</b>	<b>(6,06%)</b>

La reducción de plantillas era uno de los objetivos perseguidos en el C-P, basado en el Plan Social 2005-2009 acordado por RENFE-Operadora con los representantes de sus empleados y ratificado por su Consejo de Administración en septiembre de 2005, en el que se recoge la implementación de un ERE acompañado de un plan de nuevas incorporaciones. El ERE fue autorizado por Resolución de 13 de septiembre de 2005 de la Dirección General de Trabajo del entonces Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en la forma, términos y condiciones acordados en el citado Plan Social, que se concretan en la extinción de contratos de trabajo de un máximo de 2.000 trabajadores de la plantilla de la Entidad mediante el sistema de prejubilaciones y bajas incentivadas y un plazo de vigencia hasta el 31 de diciembre de 2009, ampliado posteriormente hasta el 31 de diciembre de 2010 con la autorización de la Dirección General de Trabajo.

En la revisión de las actuaciones de RENFE-Operadora en el desarrollo del ERE se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

- El expediente se puso en marcha en el ejercicio 2005 y finalizó en 2010, acogándose al mismo 2.000 trabajadores, límite máximo autorizado, con un coste total registrado para RENFE-Operadora de 215,7 millones de euros, correspondiente en aproximadamente un 92,5% al plan de prejubilaciones -modalidad elegida por 1.858 empleados- y el resto a las bajas incentivadas -142 empleados-, lo que supone un coste medio por empleado para RENFE-Operadora de 107.844 euros. En el C-P se recogen las previsiones del coste del ERE, cuantificado en 213,7 millones (incluido el coste incurrido en el año 2005), destinándose para su financiación una partida de las transferencias a realizar por la AGE (véase apartado II.1.9 del Informe). La comparación entre estas previsiones y el coste real soportado por RENFE-Operadora refleja que este ha excedido en 2 millones al coste previsto, lo que representa una desviación del 0,93%.

En el informe del control financiero realizado por la IGAE sobre la liquidación del C-P para el ejercicio 2010, se expone que el ERE de RENFE-Operadora ha supuesto para la AGE un coste muy significativo, compuesto por el coste directo incurrido por RENFE-Operadora y el coste para la Seguridad Social ya que, en la modalidad de prejubilaciones (elegida por el 92,5% de los trabajadores), debía cubrir las prestaciones por desempleo durante el periodo previsto en la normativa vigente y, posteriormente, la prejubilación del empleado con un complemento sobre la pensión de jubilación correspondiente. En el informe de la IGAE se concluye literalmente que: “Debería valorarse para acuerdos posteriores por el Ministerio de Fomento y el de Hacienda y Administraciones Públicas si es razonable acordar una reducción de puestos de trabajo en una entidad pública con un coste para la AGE de esa magnitud”.

- El ERE fue analizado en el ámbito objetivo de una auditoría realizada por la IGAE sobre la gestión en materia de personal de RENFE-Operadora del periodo de 2005 a 2010; en el informe de auditoría<sup>6</sup> se pone de manifiesto que se acogieron al ERE 24 trabajadores que habían reingresado en la Entidad procedentes de situaciones de excedencia, de invalidez provisional, de empresas participadas por RENFE-Operadora y de la Fundación Pública Estatal de los Ferrocarriles Españoles, lo que supone el incumplimiento del Acuerdo 7º del Plan Social que establece expresamente que, con el fin de preservar la estabilidad de los nuevos empleos, “tanto los trabajadores reingresados por cualquier modalidad como los nuevos contratados, en ningún caso podrán acogerse al presente ERE durante el periodo de vigencia del mismo”. En esta fiscalización, RENFE-Operadora ha confirmado que estos trabajadores reingresaron en la Entidad durante el periodo de vigencia del ERE y ha informado sobre su procedencia y situación laboral con anterioridad al reingreso, así como del coste incurrido por las indemnizaciones que se les abonaron, que ascendieron a un total de 2,9 millones de euros.

Además, en su informe de auditoría la IGAE expone, como deficiencia en la gestión del ERE, que las indemnizaciones del ERE se cuantificaron en base a la diferencia de las retribuciones que venía percibiendo el trabajador y las prestaciones estimadas a recibir de

---

<sup>6</sup> Sobre las cuestiones recogidas en este Informe de Fiscalización, RENFE-Operadora ha remitido al Tribunal alegaciones similares a las presentadas a la IGAE con ocasión del informe de auditoría sobre la gestión de los gastos de personal que fueron contestadas y no admitidas por ese órgano de control (de acuerdo con el contenido de dicho informe de auditoría facilitado en la fiscalización).

la Seguridad Social, sin que RENFE-Operadora haya realizado un contraste entre las prestaciones reales percibidas y las estimadas, por lo que no se han regularizado las indemnizaciones que se hubieran estimado en exceso, mientras que las estimadas en defecto sí fueron revisadas a raíz de las reclamaciones de empleados afectados. Además, en la modalidad de prejubilación no se estableció como requisito un plazo de permanencia mínimo en la Entidad, lo que ha dado lugar a que efectivos con escasa antigüedad se hayan beneficiado de cuantiosas indemnizaciones.

- b) RENFE-Operadora no ha cumplido en el periodo del C-P el compromiso de contener los gastos de personal en los términos previstos en él, habiendo vulnerado la normativa presupuestaria aplicable a la Entidad que, de acuerdo con sus estatutos, artículo 20, y con la LSF, Disposición Adicional Tercera, está sujeta en materia de personal al régimen propio de las sociedades mercantiles estatales para las que anualmente se establecen en las Leyes de PGE limitaciones al incremento de su masa salarial.

La evolución de los gastos de personal registrados por RENFE-Operadora en el periodo del C-P, sin incluir el coste del ERE, se presenta a continuación, con indicación del salario medio año y su variación en el periodo.

Cuadro nº 19

<b>GASTOS DE PERSONAL</b> (en millones de euros)	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Sueldos y Salarios (I)	522,6	555,4	579,3	587,2	604,9
Otros gastos (incluida Seguridad Social)	176,8	176,2	181,1	180,1	177,8
<b>TOTAL</b>	<b>699,4</b>	<b>731,6</b>	<b>760,4</b>	<b>767,3</b>	<b>782,7</b>
Plantillas medias (II)	14.723	14.420	14.358	14.076	13.831
Salario medio anual (I/II) (en euros)	35.492	38.519	40.346	41.717	43.738
Variación anual salario medio	5,38%*	8,53%	4,74%	3,40%	4,84%
(*) Calculado respecto al salario medio del año 2005, según los datos reflejados en las cuentas anuales individuales de RENFE-Operadora rendidas para ese ejercicio					

La evolución descrita pone de manifiesto que RENFE-Operadora incrementó en el periodo de C-P de forma significativa sus gastos de personal, tanto en términos absolutos como relativos, a pesar de haber reducido su plantilla en un 6,06%, situación a la que ha coadyuvado la autorización de incrementos salariales en los convenios colectivos vigentes en cada ejercicio por encima de los límites establecidos en las respectivas Leyes de PGE para las sociedades y entidades que recibieron fondos presupuestarios destinados a cubrir déficits de explotación, como es el caso de RENFE-Operadora.

La evolución de la masa salarial de RENFE-Operadora en el periodo del C-P se recoge en el informe de auditoría sobre la gestión en materia de personal de RENFE-Operadora del periodo de 2005 a 2010 y se expone a continuación, con indicación de los límites establecidos en las respectivas Leyes de PGE y de los incrementos salariales acordados por la Entidad en el Comité General de Empresa, según los convenios colectivos vigentes.

Cuadro nº 20

CONCEPTO	% INCREMENTOS SALARIALES ANUALES				
	2006	2007	2008	2009	2010
Masa salarial. Límites establecidos Leyes de PGE	3,05	3,35	3,00	3,00	0,30
Incrementos autorizados Comité General de Empresa	3,85	5,12	4,12	3,87	3,30
Masa salarial. Gasto real registrado por RENFE-Operadora	5,41	7,33	5,24	4,42	6,69

Finalmente, en el informe citado se pone de manifiesto que los incrementos retributivos anuales aplicados por RENFE-Operadora en el periodo 2005 a 2010 no se acordaron por órgano competente, tanto para el personal sujeto a convenio como para el personal fuera de convenio, ya que se autorizaron en el ámbito del Comité General de Empresa, compuesto por representantes de la Entidad y de los empleados, cuando la competencia sobre las condiciones retributivas del personal de RENFE-Operadora en el periodo del C-P estaba radicada en su Presidente, según el artículo 22 de sus Estatutos, sin que conste que esa competencia haya sido objeto de delegación.

- c) En relación con el compromiso asumido por RENFE-Operadora de mantenerse al corriente de sus obligaciones de pago con la Hacienda Pública y la Seguridad Social, en el curso de esta fiscalización la Agencia Tributaria y la Tesorería General de la Seguridad Social han confirmado que la Entidad estaba al corriente de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social a 31 de diciembre de los ejercicios 2010, 2011 y 2012.

### II.1.8. RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

En el C-P 2006-2010 se abordan determinadas cuestiones relacionadas con la responsabilidad empresarial o corporativa de RENFE-Operadora, definiendo los compromisos que asumía en su actividad empresarial para cuatro grandes ámbitos de actuación: la sociedad, la cultura, la sostenibilidad y la ética.

Para estas actuaciones RENFE-Operadora desarrollo una estrategia empresarial denominada “un tren de valores”, que ha dado cobertura a un notable número de patrocinios de RENFE-Operadora a diversas actividades, eventos y manifestaciones culturales y deportivas de todo tipo desarrolladas por Entidades, en su mayor parte sin ánimo de lucro, formalizados en convenios de colaboración y contratos de patrocinio, en los que se establecen las condiciones de la publicación de los distintivos y logotipos de la **Operadora**, definidos en su manual de marca, y las contraprestaciones asumidas por ella, en general aportaciones financieras directas y realización de determinados servicios ferroviarios de transporte. Estas actuaciones de patrocinio fueron financiadas principalmente con un fondo puesto en marcha en 2006, cuya cuantía quedó establecida por el volumen de viajeros que utilizaron los servicios de RENFE-Operadora el día 28 de noviembre de cada año, a razón de un viajero un euro. Según la información facilitada por la Unidad Orgánica de RENFE-Operadora encargada de la gestión de estos recursos, en el periodo del C-P su aplicación fue la siguiente:

Cuadro nº 21

(en millones de euros)

CONCEPTO	2006	2007	2008	2009	2010
Recursos "un tren de valores"	1,7	1,8	2,0	1,9	1,9
Compromisos Patrocinios	1,8	2,6	5,5	2,1	1,0

En la fiscalización se ha analizado una muestra de quince convenios y contratos de patrocinio suscritos en el período del C-P, cuya cuantía conjunta asciende a 5,6 millones de euros, que representa un 43% del montante total comprometido, habiéndose puesto de manifiesto las siguientes observaciones:

- a) RENFE-Operadora no había establecido documentalmente en el período unas directrices marco para la gestión de estas operaciones, desarrolladas en normas o instrucciones específicas en las que se expliciten los procedimientos para la evaluación de las propuestas de patrocinio solicitadas, la formalización de estas operaciones y el seguimiento y control de su ejecución, valorando la corrección y la eficacia de las prestaciones recibidas por RENFE-Operadora de las Entidades que realizan las actividades patrocinadas. Esta carencia supone una debilidad significativa del control interno en el área, dada la naturaleza de estas actuaciones que afecta directamente a la marca de RENFE-Operadora.
- b) En la práctica, estas operaciones estaban sujetas a la normativa interna general establecida por RENFE-Operadora para autorizar, adjudicar y contratar la adquisición de servicios, suministros y obras, que radica estas competencias en responsables individuales de diferentes niveles orgánicos de la Entidad, hasta un límite de 6 millones de euros, estableciendo para aquellas operaciones superiores a 1 millón la obligación de su conocimiento y deliberación en el Comité de Dirección con carácter previo a su autorización, adjudicación y formalización.

En la fiscalización se ha comprobado para la muestra seleccionada, que RENFE-Operadora ha seguido la normativa descrita, con la salvedad para el contrato de patrocinio formalizado con la entonces Sociedad Estatal Expoagua Zaragoza 2008, S.A., de una cuantía de 3 millones de euros, para el que no se ha acreditado documentalmente su conocimiento y deliberación en el Comité de Dirección previos a su adjudicación y firma realizada en noviembre de 2007.

- c) Entre las operaciones de patrocinio figura el convenio de colaboración suscrito en diciembre de 2009 por RENFE-Operadora con la Fundación Confianza que establece, fundamentalmente, que esta Institución designaría a RENFE-Operadora miembro de su Patronato recibiendo en contraprestación una aportación financiera de 150.000 euros, sin definirse en el convenio ningún tipo de patrocinio; en consecuencia, puede concluirse que dicha aportación no obedece a la contraprestación por actuaciones de patrocinio realizadas por la RENFE-Operadora. Por otra parte, de acuerdo con la inscripción en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Educación, formalizada en la Orden EDU/309/2010, de 22 de enero de 2010, la Fundación Confianza se constituyó en noviembre de 2009 con una dotación de 30.000 euros, importe que no guarda una correlación razonable con la cuantía de la aportación financiera realizada por RENFE-Operadora para ser miembro de su patronato.

### II.1.9. TRANSFERENCIAS CORRIENTES Y APORTACIONES PATRIMONIALES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A RENFE-OPERADORA ESTABLECIDAS EN EL C-P 2006-2010

En el C-P se establece que, para la cobertura de las necesidades financieras dimanantes del mismo, la AGE efectuaría transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales con cargo a los PGE de cada ejercicio, destinadas las primeras a la compensación de las pérdidas generadas por los servicios de transporte de viajeros del área de “Cercanías y media distancia” y del resto de las áreas de negocio de la Entidad, así como a la financiación del coste del ERE puesto en marcha en el período. En cuanto a las aportaciones patrimoniales, en el C-P no se dispone una finalidad específica si bien cabe deducir, de acuerdo con el estado de origen y aplicación de fondos del período incorporado en el Anexo 4 del C-P, que debían financiar una parte de las inversiones previstas, operaciones que se han analizado en el epígrafe II.1.5 de este Informe. En la cláusula 13 del C-P se precisa que estas transferencias y aportaciones son fijas y no sujetas a actualización, de forma que si las transferencias corrientes fueran superiores en algún ejercicio a las pérdidas registradas por RENFE-Operadora, el exceso se destinaría a su saneamiento financiero; en el supuesto contrario, si fueran inferiores, el defecto sería asumido por la Entidad.

Siguiendo las previsiones del C-P, anualmente la Comisión de seguimiento del C-P elaboró una propuesta de liquidación de las transferencias y aportaciones patrimoniales de la AGE recogidas en el Contrato, en base a la información contable, económica y financiera facilitada por los servicios contables de RENFE-Operadora, incluidas las cuentas segregadas por áreas de actividad. Las propuestas de liquidación fueron objeto del control financiero por la IGAE en los términos previstos en el contrato, como paso previo a su aprobación definitiva por la Comisión.

Las transferencias y aportaciones de la AGE a RENFE-Operadora en el período del C-P se resumen a continuación, de acuerdo con las liquidaciones aprobadas por la Comisión de seguimiento y auditadas por la IGAE.

Cuadro nº 22

(en millones de euros)

TRANSFERENCIAS CORRIENTES			
EJERCICIO	Transferencias previstas C-P	Resultado Real (pérdidas)	Exceso / (Defecto) Financiación AGE
2006	562,7	(542,3)	20,4
2007	604,7	(591,9)	12,8
2008	570,4	(598,5)	(28,1)
2009	490,9	(474,4)	16,5
2010	395,8	(426,7)	(30,9)
<b>Totales</b>	<b>2.624,5</b>	<b>(2.633,8)</b>	<b>(9,3)</b>

Cuadro nº 23

(en millones de euros)

APORTACIONES PATRIMONIALES			
EJERCICIO	Previstas C-P	Realizadas	Defecto
2006	404	404	-
2007	404	404	-
2008	449	449	-
2009	479	98	(381)
2010	404	273,9	(130,1)
<b>Totales</b>	<b>2.140</b>	<b>1.628,9</b>	<b>(511,1)</b>

En la revisión y análisis de las liquidaciones presentadas se han puesto de manifiesto las siguientes observaciones:

- Los datos económico-financieros recogidos en las liquidaciones de los cinco ejercicios del C-P son coincidentes con los registrados en las cuentas anuales de RENFE-Operadora, con la excepción de la liquidación del ejercicio 2007, en la que se reflejó una cuantía de 30,9 millones de euros para el coste anual incurrido en el ERE, montante inferior en 3,4 millones al coste real registrado en los resultados anuales, lo que supone que el exceso de financiación de la AGE calculado para el año esté sobrevalorado en el citado importe.
- Las transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales previstas en el C-P se han consignado en los PGE de los cinco ejercicios (capítulos IV y VIII) y se han ejecutado sin incidencias durante los años 2006, 2007 y 2008.

En el ejercicio 2009, la partida correspondiente a las aportaciones patrimoniales, cuya anualidad prevista en el C-P ascendía a 479 millones de euros, se consignó en el presupuesto con una dotación inicial de 195 millones, posteriormente reducida hasta 98 millones en aplicación del acuerdo de no disponibilidad de créditos aprobado en el Consejo de Ministros de 13 de febrero de 2009.

En el ejercicio 2010 las restricciones presupuestarias afectaron tanto a las transferencias corrientes, como a las aportaciones patrimoniales ya que, para las primeras, con una anualidad prevista en el C-P de 395,8 millones de euros, no se consignó dotación en el presupuesto y, respecto a las aportaciones de capital, con una anualidad prevista en el C-P de 404 millones, la dotación presupuestaria se situó en 273,9 millones, importe fijado como cuantía máxima por la Secretaria de Estado de Hacienda y Presupuestos en el informe emitido el 28 de diciembre de 2010, en aras del cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria de ese ejercicio.

RENFE-Operadora adoptó el criterio de registrar como cuenta a cobrar a la AGE las transferencias y aportaciones patrimoniales previstas en el C-P y no realizadas, criterio fundamentado en el carácter de estas operaciones establecido en la cláusula 13 del C-P, que las califica como fijas y no sujetas a actualización. El saldo deudor de la AGE al cierre del ejercicio 2010 alcanzaba una cuantía de 1.180,8 millones de euros (395,8 millones por las transferencias corrientes del año 2010 y 785 millones por las aportaciones patrimoniales de 2009 y 2010); estos derechos de cobro fueron satisfechos por la AGE a la Entidad con cargo a los PGE de los ejercicios 2011 y 2012.

- c) Las liquidaciones anuales fueron elaboradas y presentadas por la Comisión de seguimiento del C-P con notables retrasos, lo que ha motivado que su auditoría por la IGAE y su posterior aprobación definitiva presenten elevadas, a su vez, demoras temporales, según se expone en el detalle siguiente, debiendo significarse que la liquidación definitiva del ejercicio 2010 no ha llegado a aprobarse por la Comisión.

Cuadro nº 24

EJERCICIO	PROPUESTA LIQUIDACIÓN	INFORME AUDITORÍA	APROBACIÓN DEFINITIVA LIQUIDACIÓN
2006	Diciembre 2007	Mayo 2008	Julio 2008
2007	Julio 2008	Diciembre 2008	Diciembre 2008
2008	Febrero 2010	Julio 2010	Junio 2011
2009	Junio 2011	Octubre 2011	Octubre 2011
2010	Octubre 2011	Mayo 2012	No formalizada

#### II.1.10. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL C-P 2006-2010

En el C-P 2006-2010 se definen las actuaciones de seguimiento de su ejecución asignadas a la Comisión de seguimiento creada al efecto y se establece que la IGAE sería responsable del control financiero anual del C-P; además, como ya se ha señalado en este Informe, la IGAE también tenía atribuidas las actuaciones de revisión y evaluación de los criterios de imputación de costes y de elaboración de las cuentas anuales de resultados y balances segregados por áreas de actividad de RENFE-Operadora, que se han analizado en los epígrafes II.1.3 y II.1.4 de este Informe.

En la cláusula 15 del C-P se establece la composición de la Comisión de seguimiento, su régimen de convocatoria y adopción de acuerdos y su cometido funcional, pero no se regula quién debe ejercer su presidencia, responsabilidad que en la práctica fue asumida por la titular de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. En la revisión de las actuaciones de la Comisión se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

- a) En el ejercicio 2009 no se reunió la Comisión, incumpliendo lo dispuesto en el C-P que establece la obligación de celebrar, al menos, una reunión al año y lo acordado por la propia Comisión en sus criterios de funcionamiento, que prevén la celebración de, al menos, dos reuniones anuales.
- b) Entre las funciones de la Comisión, en el C-P se establece que debía elevar anualmente un informe a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos sobre la evolución del C-P, lo que se ha incumplido para todos los ejercicios de su vigencia. En la fiscalización se ha aportado un Informe sobre la evolución del C-P para todo el periodo 2006-2010, en el que no consta el responsable de su elaboración, que fue aprobado por la Comisión en su reunión de julio de 2011, pero que no se elevó a la citada Comisión Delegada.

- c) Finalmente, en las actuaciones de la Comisión relativas a las liquidaciones anuales de las transferencias y aportaciones de la AGE se han producido deficiencias e incumplimientos, expuestos en el epígrafe anterior de este apartado del Informe.

En cuanto al control financiero del C-P, su cláusula 14 establece que la IGAE debe efectuar anualmente estas actuaciones, elaborando el oportuno informe con el resultado de las verificaciones realizadas sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas contenidas en el Contrato y expresando una opinión técnica sobre las propuestas de liquidación de las aportaciones de la AGE. Este control se ha realizado para los cinco ejercicios del C-P, con los desfases temporales que se han expuesto en el epígrafe anterior de este apartado del Informe, habiéndose tramitado de acuerdo con las previsiones establecidas en la normativa aplicable en el período del C-P.

## II.2.- CONVENIO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y RENFE-OPERADORA 2011-2012

### II.2.1. ANTECEDENTES Y MARCO GENERAL

Una vez vencido el plazo de vigencia del C-P (2006-2010) y al objeto de adaptar la prestación de los servicios de transporte de viajeros prestados por RENFE-Operadora al ordenamiento comunitario establecido en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, se inició en España un proceso de reestructuración normativa que ha quedado plasmado en distintos acuerdos del Consejo de Ministros y dio origen al Convenio 2011-2012.

#### Regulación Comunitaria

El Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de ferrocarril y carretera, establece los modelos mediante los cuales las autoridades competentes de cada país pueden intervenir en el transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general, fijando las condiciones para contratar la prestación de las OSP y las compensaciones económicas por los costes incurridos que pueden recibir los operadores de tales servicios. El Reglamento define la OSP como la exigencia determinada por una autoridad competente a fin de garantizar que un operador preste unos servicios públicos de transporte de viajeros que, de considerar únicamente el interés comercial, no asumiría en la misma medida.

Los actos jurídicos vinculantes que plasman el acuerdo entre la autoridad competente y el Operador de Servicio Público por el que se confía a este último la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, constituyen lo que se denomina "contrato de servicio público". De acuerdo con el Reglamento, el contenido obligatorio de estos contratos es el siguiente: la definición de las OSP que el operador debe ejecutar, los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación de manera que se evite que esta sea excesiva, los derechos exclusivos de prestación del servicio a favor del operador y el plazo del contrato que no podrá superar los 15 años en los casos del transporte por ferrocarril. El Reglamento permite que las autoridades locales competentes puedan adjudicar los contratos de servicios públicos a una entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza su control, como es el caso de la relación entre la AGE y RENFE-Operadora.

El Reglamento comunitario fija determinadas reglas para el cálculo de la compensaciones, señalando que deben limitarse a cubrir la incidencia financiera neta de los costes e ingresos derivados de la ejecución de la obligación pero no la financiación del resto de actividades del operador; en concreto, deben incluir los costes derivados de la ejecución de la OSP minorados en cualquier incidencia financiera positiva y en los ingresos procedentes de las tarifas e incrementados en un beneficio razonable. Se establece, asimismo, que para aumentar la transparencia y evitar subvenciones cruzadas, cuando un operador explote a la vez servicios sometidos a compensación y otros que no lo estén, las cuentas correspondientes a cada una de las actividades deben ser separadas, señalándose que ningún coste variable, contribución a los costes fijos o beneficio que guarde relación con otras actividades se deben imputar al servicio público. Por último, establece que se debe entender por beneficio razonable una tasa de retribución del capital que sea habitual en el sector en el Estado miembro (en el caso español, no existen otras empresas con las que efectuar esta comparación).

#### Proceso de implantación del Reglamento 1370/2007 en España

Si bien el Reglamento establecía su obligatoria aplicación a partir de diciembre de 2019, en España distintos Acuerdos del Consejo de Ministros han manifestado la intención de aplicarlo durante el periodo transitorio.

Así, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010, que establece las bases para la fijación de las OSP respecto del transporte de viajeros por ferrocarril, prevé que antes del 30 de noviembre de 2010 el Ministro de Fomento había de presentar, para su aprobación por el Consejo de Ministros, los concretos servicios ferroviarios de transporte de viajeros que habían de ser declarados de interés público y garantizados mediante OSP; según el Acuerdo, podían ser declarados OSP:

- Los servicios de cercanías no transferidos a las CCAA.
- Los servicios de media distancia de uso habitual y frecuente por pasajeros que los usen al menos 5 veces a la semana en ida y vuelta.
- Otros servicios que discurran dentro de una Comunidad Autónoma respecto a los cuales se acuerde con la Administración Territorial por razones medioambientales, sociales o económicas su necesidad, en cuyo caso las compensaciones al operador deberían ser sufragadas por dicha Administración Territorial.

En el Acuerdo de 2 de julio de 2010 se establece, además, que los servicios que fueran declarados OSP serían operados por RENFE-Operadora por un periodo inicial de 3 años (2011 a 2013) y que debía establecerse entre la AGE y RENFE-Operadora un contrato de servicio público en el que se fijaran las compensaciones a las que tendría derecho RENFE-Operadora (calculadas conforme a lo establecido en el Reglamento 1370/2007), los derechos exclusivos que se le reconocieran y los niveles de calidad en la prestación del servicio; y que antes de finalizar ese periodo inicial el Ministro de Fomento debería elevar al Consejo de Ministros un Informe sobre la oportunidad de prorrogar el contrato de servicio público por otros 3 años o de licitar nuevos contratos en régimen de concurrencia, transparencia y no discriminación. El Acuerdo también prevé la posibilidad de que RENFE-Operadora explotara el resto de sus servicios bajo el régimen de tarifas comerciales, estableciéndose un plazo de 10 meses a partir de la declaración de las OSP para que se presentara un plan de reorganización de servicios de transporte ferroviario de

viajeros que no resultaran viables por insuficiencia de demanda mediante un régimen de tarifas comerciales, de tal forma que quedara garantizada la conexión territorial con otros modos de transporte considerando la eficiencia medioambiental, social y económica.

Posteriormente, con un retraso de un mes respecto del plazo previsto, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 se declaró como OSP los servicios competencia de la AGE que en ese momento se estaban prestando por RENFE-Operadora bajo la denominación de Cercanías y que se detallaban en un anexo (servicios de cercanías de Madrid, Valencia, Bilbao, Sevilla, Asturias, Murcia, Cádiz, Málaga, San Sebastián, Santander y Zaragoza). Por Acuerdo de 18 de noviembre de 2011 también se declararon OSP desde su puesta en funcionamiento las nuevas líneas de Cercanías existentes a esa fecha (Núcleo de Sevilla: Línea Sevilla - Benacazón; Núcleo de Cádiz: tramo Jerez – Aeropuerto de Jerez en la línea Cádiz – Aeropuerto de Jerez; Núcleo de Madrid: ampliación de las líneas C7 y C-10 hasta la estación de Fuente la Mora en Madrid y línea Príncipe Pío – Aeropuerto de Barajas T-4).

Respecto de estos servicios, el Acuerdo de 30 diciembre de 2010 estableció que la AGE, a través del Ministerio de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, debería formalizar con RENFE-Operadora un contrato del servicio público que debería surtir efectos desde 1 de enero de 2011 y en el que se establecerían, al menos, los siguientes aspectos:

- Los compromisos asumidos por el operador en relación con diversos ratios de calidad.
- Tarifas de aplicación individualizadas por núcleos, que deberían cubrir un porcentaje mínimo de los gastos totales imputables, de conformidad con lo que, al efecto, estableciera la CDGAE.
- Duración del contrato, que sería de tres años, prorrogable por un período adicional de otros tres, debiendo señalar el contrato los criterios para, en su caso, actualizar su contenido durante su plazo de vigencia.
- Reconocimiento expreso del derecho del operador a explotar en exclusiva los servicios a que se refiere el contrato durante su plazo de vigencia.
- Parámetros sobre cuya base había de calcularse la compensación correspondiente al operador, individualizada por núcleos y líneas.
- Mecanismos y procedimiento a seguir para ampliar o reducir, en su caso, el nivel de servicios a que se refiere el contrato.
- Incentivos y penalizaciones asociados a los compromisos de calidad del servicio.
- Causas de resolución del contrato.

En el Acuerdo del Consejo de Ministros también se prevé que la IGAE auditaría los criterios de imputación de ingresos y gastos a efectos de calcular la compensación conforme al Reglamento 1370/2007.

Respecto a los servicios de media distancia, el Acuerdo de 30 diciembre de 2010 no los declaró OSP previendo que RENFE-Operadora los seguiría prestando tal como hasta entonces los venía desarrollando en la RFIG, ya sea Convencional o de Altas Prestaciones, debiendo, para ello, establecer el oportuno contrato en la AGE y RENFE-Operadora, todo ello sin perjuicio de la existencia de convenios en vigor entre las CCAA y RENFE-Operadora. En este sentido, el Acuerdo prevé que antes del 31 de diciembre de 2011 (plazo que se podría prorrogar hasta el 31

de diciembre de 2012), el Ministerio de Fomento y las CCAA acordarían qué servicios resultaba pertinente declarar como OSP para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte y que antes de esa fecha, previa audiencia de RENFE-Operadora, también deberían adoptar las decisiones pertinentes para garantizar el equilibrio económico de la explotación de los servicios sujetos a OSP completando, en su caso, el contenido de tales obligaciones. Lo acordado entre el Ministerio de Fomento y las CCAA debería ser elevado al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la CDGAE, previendo el Acuerdo de diciembre de 2010 que, si a 31 de diciembre de 2012 no se hubiese alcanzado un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y las CCAA, la decisión sería adoptada por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la CDGAE. Las condiciones de prestación de los servicios que resultaran del acuerdo entre el Ministerio de Fomento y las CCAA deberían ser objeto de un contrato de servicio público entre la AGE y RENFE-Operadora, que sustituiría al inicialmente formalizado y cuyas características, contenido y control serían similares a los servicios de Cercanías.

En ejecución de lo anterior, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 se declararon OSP determinados servicios de media distancia prestados por RENFE-Operadora en la Red convencional, estableciéndose que el Ministerio de Fomento debería formalizar antes del 30 de septiembre de 2013 con RENFE-Operadora el correspondiente contrato de servicio público, plazo que no ha sido cumplido. Según dispone el Acuerdo, el contrato de servicio público debía establecer las obligaciones y las compensaciones a satisfacer por las partes, correspondiendo a la IGAE la comprobación de los criterios de imputación de ingresos y gastos conforme el Reglamento 1370/2007 para la fijación de las compensaciones. Los servicios de media distancia en Red convencional que no estuvieran incluidos como OSP debían dejar de ser prestados por RENFE-Operadora antes del 30 de junio de 2013, previéndose que si alguna CCAA tuviera interés en su prestación podría establecer el correspondiente contrato con RENFE-Operadora, asumiendo el déficit de explotación de los servicios contratados. El Acuerdo de 28 de diciembre de 2012 dispone que las declaraciones de OSP serían objeto de revisión en el plazo de dos años.

Este Acuerdo establece, además, que RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios de media distancia en la Red de Altas Prestaciones y los servicios que en ese momento prestaba la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) en la Red de Ancho Métrico. Para ambos tipos de servicios, antes del 30 de junio de 2013 el Ministerio de Fomento debía definir los servicios que procedía declarar OSP y antes del 30 de septiembre de ese año la AGE y RENFE-Operadora que deberían formalizar un contrato en el que se reflejaran las condiciones de prestación del servicio y la contraprestación económica a percibir.

Por Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013 se declararon OSP la mayor parte de los servicios de media distancia en la Red de Altas Prestaciones y todos los servicios en la Red de Ancho Métrico, estableciéndose el 31 de octubre de 2013 como plazo máximo para la formalización del contrato de servicio público respecto todas las OSP previstas en este y en anteriores Acuerdos. El contrato debía formalizarse conforme lo establecido anteriormente respecto los servicios de media distancia en la Red Convencional en el Acuerdo del Consejo de Ministros de diciembre de 2012. Se prevé que los servicios no declarados OSP se dejarían de prestar antes del 31 de julio de 2013 y la posibilidad de que las CCAA pudieran establecer contratos con RENFE-Operadora respecto de servicios que se iban a suprimir.

Cabe señalar que, en lo que respecta a la previsión establecida en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 de definir como OSP los viajes recurrentes de media distancia por pasajeros que los usen al menos 5 veces a la semana en ida y vuelta, esta previsión no había sido desarrollada, con independencia que el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013 haya declarado OSP la mayor parte de los servicios de media distancia en la Red de Altas Prestaciones. Esta declaración afecta a todos los viajeros de estos trenes y no solo a los que los utilizan de forma habitual, que son a los que se refería del acuerdo de diciembre de 2010 al objeto de facilitarles descuentos en el uso de los servicios.

Con fecha 17 de diciembre de 2012 se formalizó el “Convenio entre la AGE y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora para el abono por el Ministerio de Fomento a RENFE-Operadora por la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la AGE, de media distancia y de cercanías sujetos a OSP realizados durante los años 2011 y 2012”, cuyo contenido se analiza en el apartado siguiente. El proceso de formalización de este Convenio, a finales de 2012, estuvo determinado por la urgencia de su firma al objeto de dar soporte legal a las aportaciones de la AGE a RENFE-Operadora previstas en los PGE de 2012 y que correspondían a la compensación por los servicios de 2011. Aunque a lo largo de 2011 y 2012 hubo diversos contactos para la formalización de un contrato de servicio público, a finales de 2012 no se había llegado a un acuerdo satisfactorio para todas las partes implicadas (RENFE-Operadora y por parte de la AGE los Ministerios de Fomento, Economía y Competitividad y Hacienda y Administraciones Públicas), por lo que se optó por la fórmula del Convenio.

Con posterioridad al periodo fiscalizado, el 16 de diciembre de 2013, previa autorización por Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de diciembre, se formalizó entre la AGE y RENFE-Operadora un 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 OSP para el periodo 2013-2015. La ejecución de este Contrato no se encuentra dentro del ámbito objetivo y temporal de esta fiscalización. En el citado contrato se establece:

- El volumen de oferta de los servicios que han de ser prestados por RENFE-Operadora.
- Los mecanismos para la fijación de las tarifas, los niveles de calidad de los servicios en relación con la puntualidad, seguridad, atención al cliente, calidad y satisfacción percibida por el mismo, comodidad, confort y limpieza de los trenes, así como los criterios y fórmulas para el cálculo de las penalizaciones.
- La obligación de RENFE-Operadora de mantener una contabilidad separada por tipología de servicios.
- La compensación máxima a satisfacer por la AGE a RENFE-Operadora, no previéndose el pago de beneficio alguno, con unas compensaciones en torno a los 500 millones de euros anuales.
- El sistema de liquidación, comprobación, aprobación y pago de las compensaciones, que incluye un sistema de pagos a cuenta, con la participación tanto de la IGAE como de la Comisión de seguimiento.

**II.2.2. CONTENIDO DEL CONVENIO 2011-2012**

El 17 de diciembre de 2012 se formalizó el Convenio entre la AGE y RENFE-Operadora, previa autorización por Acuerdo del Consejo de Ministros de 14 de diciembre de 2012, aplicable únicamente a los ejercicios 2011 y 2012, cuando ya habían transcurrido dos años desde la declaración de las OSP para los servicios de cercanías competencia de la AGE.

De acuerdo con su cláusula 1ª, constituye el objeto del Convenio la regulación de las condiciones del pago a RENFE-Operadora de la compensación económica por los servicios de transporte ferroviario de cercanías y media distancia sujetos a OSP prestados en 2011 y en 2012 cuya titularidad corresponde a la AGE y que están incluidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010. Al respecto cabe destacar que este Acuerdo no estableció respecto de los servicios de media distancia la declaración de OSP, especificando únicamente que se seguirían prestando por RENFE-Operadora hasta que existiera un acuerdo entre las CCAA y la AGE sobre los servicios de media distancia que habían de ser declarados OSP y que la concreción de los servicios de media distancia que se declararon OSP no se realizó hasta el Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, posterior, por tanto, a la firma del Convenio 2011-2012.

En lo que se refiere a su contenido, el del Convenio resulta sensiblemente más limitado que el del contrato de servicio público previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, ya que no se incluyen en él gran parte de los aspectos previstos en ese Acuerdo, en particular los compromisos asumidos por RENFE-Operadora en relación con los ratios de calidad, los parámetros para el cálculo de la compensación, los criterios y mecanismos para ampliar o reducir el nivel de servicios y el sistema de incentivos y penalizaciones asociados a los compromisos de calidad.

El Convenio no establece compromisos para las partes en cuanto a su actividad, como sí hacía el C-P 2006-2010, sino solo el máximo de compensaciones económicas que la AGE se obliga a abonar para los ejercicios 2011 y 2012 a RENFE-Operadora y que ascienden a 454,8 y 423,9 millones de euros, respectivamente y dispone que la compensación se calcule por diferencia entre los costes totales derivados de la prestación de los servicios sujetos a OSP (si bien incluyendo en su cuantificación tanto los servicios de cercanías como los de media distancia aunque estos últimos no hubiesen sido a esa fecha declarados como OSP) y los ingresos procedentes de los títulos de transporte o cualquier otro ingreso generado por la explotación de los citados servicios. De acuerdo con lo establecido en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, corresponde a la IGAE auditar anualmente los criterios de imputación de ingresos y gastos aplicados por RENFE-Operadora en su contabilidad de gestión a efectos de comprobar que las compensaciones no sean excesivas.

Por otra parte, según se pone de manifiesto en el Convenio, RENFE-Operadora había prestado los servicios a los que se refiere el Acuerdo de 30 de diciembre de 2010 durante los ejercicios 2011 y 2012, señalándose las fechas en las que habían sido aprobadas las tarifas vigentes por núcleos para cada uno de los dos ejercicios.

El Convenio prevé que la compensación del ejercicio 2011 se abonaría, una vez presentada la liquidación por RENFE-Operadora, con cargo a los PGE de 2012 en concepto de entrega a cuenta de la liquidación definitiva y que la compensación de 2012 se pagaría por el Ministerio de Fomento

en dos partes, un 80% del máximo de gasto previsto (339,1 millones de euros) en concepto de pago a cuenta, previa aprobación de la liquidación provisional por la Comisión de seguimiento del Convenio y el resto, con el límite establecido en el Convenio, una vez aprobada la liquidación definitiva, lo cual debería producirse antes del fin de 2013.

En concordancia con lo establecido en el Reglamento 1370/2007, en el Convenio se establece la obligación de RENFE-Operadora de mantener una contabilidad separada por núcleos para los servicios objeto de él en la que ningún coste variable, contribución a los costes fijos o beneficio que guarde relación con otras actividades de RENFE-Operadora distintas del objeto del Convenio puedan imputarse a estos servicios, señalándose de modo expreso la prohibición de traspasar las compensaciones de este Convenio a otro sector de la actividad de RENFE-Operadora.

Como órgano de control y seguimiento, el Convenio prevé la creación de la Comisión de seguimiento a la que correspondía aprobar las liquidaciones provisional y definitiva, controlar la ejecución del Convenio y supervisar el cumplimiento de los compromisos adquiridos, proponer la revisión del Convenio en su caso y resolver las controversias que pudieran surgir, interpretando el Convenio en caso de duda.

En cuanto al procedimiento de liquidación de la compensación económica de cada ejercicio, se prevé la elaboración de una liquidación provisional que, en el caso del ejercicio 2012, debería estar ultimada antes de finalizar el tercer trimestre de 2013 y que se acompañaría de las cuentas anuales de RENFE-Operadora, de su informe de auditoría y del informe de gestión. La liquidación provisional debería detallar los ingresos y gastos correspondientes a los distintos servicios junto con los criterios de imputación utilizados. Aprobadas por la Comisión de seguimiento del Convenio las liquidaciones provisionales, estas se debían remitir a la IGAE a los efectos de que elaborara un Informe sobre el efecto en la liquidación de los incumplimientos de obligaciones contables en su caso detectados, verificando que los costes de personal computados no excedieran de los autorizados en la normativa presupuestaria. Emitido el Informe de la IGAE, la Comisión de seguimiento, en caso de estar conforme con él, aprobaría la liquidación definitiva y en el caso de que mostrase disconformidad, se podría interesar al Ministro de Fomento para que el asunto fuera tratado en el Consejo de Ministros, que adoptaría la resolución definitiva. Si los anticipos a cuenta superaran la liquidación definitiva, RENFE-Operadora dispondría de un mes para reintegrar la diferencia al Tesoro y en caso contrario, la AGE abonaría la diferencia con el límite del importe máximo previsto en el Convenio.

Por último, en el Convenio se estableció la prohibición de subcontratación total o parcial de los servicios así como las posibles causas de su resolución (acuerdo de las partes, incumplimiento de las obligaciones o concurrencia de circunstancias excepcionales que impidan el cumplimiento por alguna de las partes).

El desarrollo de las actividades por parte de RENFE-Operadora y del Ministerio de Fomento previstas en el Convenio, así como las actuaciones para su seguimiento y control se analizan específicamente en los epígrafes siguientes.

### II.2.3. OBLIGACIONES DE RENFE-OPERADORA

De acuerdo con lo señalado en el epígrafe anterior, el Convenio 2011-2012 establece dos tipos de obligaciones para RENFE-Operadora: por una parte las obligaciones materiales de prestación durante los dos ejercicios de los servicios de transporte ferroviario competencia de la AGE incluidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 (servicios de cercanías y media distancia), que debía realizar con sus propios medios al estar prohibida expresamente su subcontratación; y, por otra, la obligación de llevar una contabilidad separada por núcleos para los servicios objeto del Convenio, de forma que ningún coste variable, ninguna contribución a los costes fijos o beneficio que guarden relación con otras actividades de RENFE-Operadora distintas de los servicios objeto del Convenio, se imputaran a tales servicios.

En relación con el cumplimiento por RENFE-Operadora de las obligaciones materiales y contables contenidas en el Convenio 2011-2012, se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

- a) RENFE-Operadora ha cumplido en los dos ejercicios a los que se refiere el Convenio con las obligaciones materiales de prestación de los servicios.
- b) A pesar de que en el ejercicio fiscalizado RENFE-Operadora contaba con una contabilidad única, tenía implantado un sistema de imputación de costes y de elaboración de cuentas de resultados y balances segregados por actividades que le permitía calcular el resultado de cada una de las actividades desarrolladas. De acuerdo con el Convenio 2011-2012, los criterios de imputación de ingresos y gastos que RENFE-Operadora aplicaba para calcular el resultado de los servicios prestados que daban lugar a la liquidación provisional habían de ser informados por la IGAE, que también debía informar sobre la liquidación presentada.

En el sistema de contabilidad de gestión de RENFE-Operadora, cada una de las operaciones contabilizadas eran imputadas a un centro de costes (unidad mínima de presupuestación y contabilización de RENFE-Operadora), lo que le permitía obtener los resultados de cada uno de estos centros. Dentro de la estructura organizativa de RENFE-Operadora y atendiendo a los distintos ámbitos de responsabilidad, la Entidad tenía establecidas diversas áreas de actividad (entre ellas el área de negocios de "Viajeros"), integradas por centros de beneficio (que en el área de "Viajeros" eran "Cercanías Madrid", "Cercanías Catalunya", "Viajes urbanos interurbanos", "AVE-larga distancia" y "Servicios centrales de la Dirección General de Viajeros"); a su vez los centros de beneficios se integraban por gerencias y estas por centros de costes. De esta manera, la contabilidad de gestión de RENFE-Operadora permitía, mediante la agrupación de centros de coste, elaborar los estados financieros iniciales por gerencias, por centros de beneficios o por áreas de actividad.

Los estados financieros definitivos por actividades se obtenían tras llevar a cabo dos pasos adicionales: por una parte, el traspaso entre los distintos centros de costes de las valoraciones económicas de los servicios prestados por unas áreas de actividad a otras, es decir, los costes de transferencia; y, por otra, el reparto de los gastos comunes (gastos correspondientes a los servicios corporativos de la Entidad que no constituyen líneas de negocio) mediante un sistema de imputación proporcional al volumen de gastos de cada área en los respectivos conceptos.

Como resultado de aplicar el modelo descrito, RENFE-Operadora formalizó las propuestas de liquidación de las aportaciones correspondientes a los ejercicios 2011 y 2012 por los servicios prestados de cercanías y media distancia de competencia de la AGE.

En su informe de 26 de diciembre de 2013 sobre los criterios de imputación de ingresos y gastos, la IGAE puso de manifiesto que los criterios de valoración de los costes de transferencia entre las distintas unidades de RENFE-Operadora podían adolecer de falta de objetividad en aquellos casos en que eran fijados por acuerdos o negociaciones de las unidades o cuando se habían calculado hace varios ejercicios y únicamente eran actualizados por el IPC previsto. También se señalaba que los gastos comunes deberían ser repartidos atendiendo a su naturaleza y no únicamente de forma proporcional. A pesar de lo señalado por la IGAE en este informe y en los anteriores emitidos con motivo del C-P 2006-2010, en el período fiscalizado RENFE-Operadora no había implantado un auténtico sistema de contabilidad analítica para el cálculo de los resultados de las actividades que eliminara las discrecionalidades existentes en el modelo vigente en el período fiscalizado.

#### **II.2.4. COMPROMISOS FINANCIEROS DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO 2011-2012**

De acuerdo con el contenido del Convenio 2011-2012, la AGE asumía unos compromisos financieros que se corresponden con el abono de las compensaciones económicas por la prestación de servicios de transporte ferroviario sujetos a OSP incluidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010. En consecuencia, el 31 de diciembre de 2012 se transfirieron a RENFE-Operadora los 454,8 millones de euros previstos en el Convenio con cargo a los PGE de 2012 como pago a cuenta de la compensación de 2011; asimismo, en septiembre de 2013 se abonó como anticipo a cuenta de la compensación de 2012 el 80% de la cuantía máxima establecida en el Convenio, por 339,1 millones, con cargo a los PGE de 2013.

En su propuesta de liquidación de las aportaciones correspondientes al ejercicio 2011 por los servicios prestados de cercanías y media distancia de competencia de la AGE, RENFE-Operadora puso de manifiesto un déficit (diferencia entre los ingresos y costes totales) coincidente con el importe recibido a cuenta, 454,8 millones de euros, ya que el Convenio 2011-2012 se formalizó cuando la contabilidad del ejercicio 2011 estaba definitivamente cerrada. De dicho importe, 243,4 millones corresponden al déficit de los servicios de cercanías y 211,4 millones al de los servicios de media distancia. El total de viajeros beneficiarios en 2011 de los servicios prestados que dieron lugar a la compensación ascendió a 328,7 millones, de los que 306,3 millones fueron usuarios de cercanías y 22,4 millones de media distancia. En definitiva, tomando en cuenta los datos de la liquidación provisional, el coste medio por viajero financiado por la AGE fue de 1,38 euros frente a un ingreso medio por tarifas por viajero de 1,45 euros. En cercanías el coste medio por viajero fue de 0,79 euros (0,95 de ingreso medio por tarifa) y en media distancia de 9,42 euros (8,29 de ingreso medio por tarifa). Del total de déficit de cercanías, el núcleo más significativo fue el de Madrid, con un déficit de 108,7 millones de euros (el 44% del déficit de cercanías), pero cuyos servicios fueron utilizados por 233,7 millones de viajeros (el 76% del total de los usuarios de cercanías). Estos datos corresponden a los servicios competencia de la AGE, por lo que no incluyen los de la Comunidad Autónoma de Catalunya. En el ANEXO III de este Informe se incluye el detalle por núcleos de los resultados de gestión provisionales y de los viajeros que utilizaron los servicios, así como el ingreso medio por viajeros y el importe medio financiado por la AGE, tanto de los servicios de cercanías como de media distancia.

La propuesta de liquidación provisional de 2012 formulada por RENFE-Operadora presentó un importe de 419 millones de euros, inferior al máximo previsto en el Convenio (423,9 millones) en

4,9 millones. De dicho importe, 222,2 millones corresponden al déficit de los servicios de cercanías y 196,8 millones a los servicios de media distancia, habiéndose reducido en ambos casos el déficit respecto a 2011 en un 9% y un 8%, respectivamente. El total de viajeros beneficiarios en 2012 de los servicios prestados que dieron lugar a la compensación fue de 325,7 millones (un 1% inferior al del ejercicio anterior) de los que 303,9 millones fueron usuarios de cercanías y 21,8 millones de media distancia. En consecuencia, el coste medio por viajeros pagado por la AGE disminuyó a 1,29 euros, un 7%, mientras que el ingreso medio por tarifas por viajero aumentó a 1,53 euros, un 5%. En cercanías, el coste medio asumido por la AGE disminuyó a 0,73 euros y el ingreso medio por tarifa aumentó a 1,01 euros y en media distancia el coste medio disminuyó a 9,02 euros por viajero y el ingreso medio aumentó también hasta 8,78 euros. La reducción en el déficit de cercanías se produjo en todos los núcleos salvo en Cádiz, Asturias, Zaragoza y Murcia, si bien los aumentos no fueron significativos. Del total de déficit de cercanías, el núcleo más significativo siguió siendo Madrid, con un déficit de 97,6 millones de euros, pero cuyos servicios utilizaron 231,1 millones de viajeros; los datos de Madrid presentan porcentajes sobre el total similares a los de 2011.

En el siguiente cuadro quedan reflejados los principales datos sobre las compensaciones dadas por la AGE, el número de viajeros transportados, el coste medio financiado y la parte soportada por el viajero.

Cuadro nº 25

Ejercicio	Concepto	Compensación a recibir de la AGE según liquidaciones provisionales (en millones de euros)	Viajeros (en millones)	Coste medio por viajero financiado por la AGE (en euros)	Ingreso medio por tarifa (en euros)
2011	Cercanías	243,4	306,3	0,79	0,95
	Media distancia	211,4	22,4	9,42	8,29
2012	Cercanías	222,2	303,9	0,73	1,01
	Media distancia	196,8	21,8	9,02	8,78

En su informe de verificación de la propuesta de liquidación de 2011, de 26 de diciembre de 2013, la IGAE realizó un ajuste global a la baja de la compensación económica a percibir por RENFE-Operadora por importe de 2,6 millones de euros (un 0,6%), que afectaba únicamente a los gastos imputados, referido a las siguientes materias:

- Se detectaron errores en la imputación de costes de transferencia que correspondían a AVE-Alta velocidad y que se habían atribuido a viajes urbanos e interurbanos, por 0,3 millones de euros.
- No se aceptaron como gastos relacionados con la actividad de servicio público la parte imputada de los gastos comunes relacionados con las aportaciones a fundaciones y con el proyecto AVE-Medina-La Meca, por 0,7 millones de euros.
- Se redujo la imputación de gastos comunes en el importe de los asociados a una tarjeta de fidelidad de clientes, por 0,6 millones de euros.

- Se realizó un ajuste en los costes de personal derivados de incumplimientos de la normativa presupuestaria, por 0,8 millones de euros en gastos directos y 0,2 millones en gastos comunes imputados.

La liquidación definitiva de 2011 aprobada toma en consideración dichos ajustes a pesar de las alegaciones de RENFE-Operadora ascendiendo, en consecuencia, la compensación total a percibir a 452,2 millones de euros.

En su informe de verificación de la propuesta de liquidación de 2012, también de fecha 26 de diciembre de 2013, la IGAE efectuó un ajuste global a la baja de la compensación económica a percibir por RENFE-Operadora por importe de 1,8 millones de euros (un 0,4%), que afectaba únicamente a los gastos imputados y que se refería a las siguientes cuestiones:

- No se aceptó como gastos relacionados con la actividad de servicio público la parte imputada de los gastos comunes relacionados con las aportaciones a fundaciones y con el proyecto AVE-Medina-La Meca, por 0,8 millones de euros.
- Se rebajó la imputación de gastos comunes asociados a una tarjeta de fidelidad de clientes, por 0,7 millones de euros.
- Se ajustaron los costes de personal como consecuencia de incumplimientos de la normativa presupuestaria, por 0,3 millones de euros en gastos comunes imputados.

La liquidación definitiva de 2012 aprobada tomó en consideración dichos ajustes a pesar de las alegaciones de RENFE-Operadora y, en consecuencia, la compensación total a percibir ascendió a 417,2 millones de euros.

Tras los informes de verificación de la propuesta de liquidación emitidos por la IGAE y la aprobación de la liquidación definitiva por parte de la Comisión de seguimiento del Convenio, en enero de 2014 se abonó a RENFE-Operadora con cargo a los PGE de 2013 el importe restante de la liquidación de 2012, por 78,1 millones de euros y, por su parte, RENFE-Operadora reintegró el exceso abonado correspondiente a 2011, por 2,6 millones. Los datos anteriores se resumen en el siguiente cuadro.

Cuadro nº 26

(en millones de euros)

Ejercicio	Compensación prevista en el Convenio	Liquidación Provisional	Liquidación definitiva
2011	454,8	454,8	452,2
2012	423,9	419,0	417,2

## II.2.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONVENIO 2011-2012

El Convenio prevé la constitución de una Comisión de seguimiento presidida por el Secretario General de Transportes y formada por él y otros 7 vocales, 2 del Ministerio de Fomento, 2 del de Hacienda y Administración Públicas, 1 del de Economía y Competitividad y 2 en representación de RENFE-Operadora. A las reuniones también podía asistir un representante de la IGAE, con voz

pero sin voto. La Comisión se debía reunir al menos una vez al año, por convocatoria de su Presidente o a solicitud de la mitad de los miembros con derecho a voto. Los acuerdos se debían adoptar por consenso, siendo precisa la asistencia de 5 miembros con voto, al menos, para considerarse válidos.

Con fecha 18 de julio de 2013 se constituyó la Comisión de seguimiento y en esa reunión fueron objeto de aprobación las liquidaciones provisionales de 2011 y 2012, por unanimidad. También se acordó la remisión de las liquidaciones a la IGAE a los efectos de que procediese a elaborar el informe previsto en el Convenio, previo a la aprobación de la liquidación definitiva.

En cuanto al control financiero del Convenio, como ya se ha expuesto en el apartado anterior, el 26 de diciembre de 2013 la IGAE emitió los informes de auditoría definitivos sobre la verificación de las propuestas de liquidación de 2011 y 2012 para la compensación a RENFE-Operadora de las OSP de media distancia y cercanías competencia de la AGE y el 27 de diciembre de 2013 la Comisión de seguimiento del Convenio aprobó las liquidaciones definitivas de los ejercicios 2011 y 2012, con una rebaja en cada uno de los ejercicios sobre la compensación prevista en la liquidación provisional de 2,6 y 1,8 millones de euros, respectivamente.

## II.2.6. SERVICIOS FINANCIADOS POR LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Como ya se ha señalado, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 establece, respecto de los servicios ferroviarios de media distancia, que RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios tal como hasta ese momento lo venía haciendo en la RFIG, sin perjuicio de la existencia de convenios en vigor con las CCAA, previendo que la AGE negociaría con las CCAA qué servicios deberían ser declarados OSP, estableciendo para ello un plazo inicial hasta 31 de diciembre de 2011 que podía ampliarse hasta finales de 2012.

Por Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 se declararon los servicios de media distancia prestados en la Red Convencional que quedaban sujetos a OSP, estableciéndose que el resto de esos servicios se dejarían de prestar antes del 30 de junio de 2013. Respecto a los servicios en la Red de Altas Prestaciones y los servicios de FEVE en la Red de Ancho Métrico, este Acuerdo señala que se continuarían prestando por RENFE-Operadora como hasta entonces aunque, posteriormente, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013 fueron declarados OSP. El Acuerdo de 28 de diciembre de 2012 establece también que si alguna CCAA tuviera interés en que se prestara alguno de los servicios de la Red Convencional que estaba previsto suprimir, debería formalizar el correspondiente contrato con RENFE-Operadora asumiendo la financiación del déficit de explotación correspondiente a los servicios contratados.

En suma, aunque durante el ejercicio 2011 y hasta el 28 de diciembre de 2012 no existió declaración de OSP respecto de ninguno de los servicios de media distancia prestados por RENFE-Operadora, la AGE asumió la financiación del déficit correspondiente en los ejercicios 2011 y 2012 mediante el Convenio 2011-2012, lo que ha podido suponer un desincentivo durante ambos ejercicios a la formalización de nuevos convenios con las CCAA o con Corporaciones Locales en los que estas se comprometieran a financiar el déficit de algún servicio específico. De hecho, durante ambos ejercicios no se formalizó ningún convenio nuevo, sino únicamente adendas a convenios anteriores con Andalucía y con el Ayuntamiento de Calatayud.

Los ingresos generados por estos convenios, que tienen la naturaleza de subvenciones, constituyen un ingreso adicional para RENFE-Operadora que en 2011 y 2012 se tuvieron en cuenta a efectos del cálculo de la compensación a satisfacer por la AGE. Por el contrario, las dotaciones a provisiones por insolvencia de la deuda pendiente de pago por las CCAA constituyen un gasto para RENFE-Operadora que supone mayor déficit a compensar.

Durante el período 2011-2012, existían convenios vigentes entre RENFE-Operadora y las siguientes Administraciones Territoriales:

- a) Junta de Andalucía: con la que existía un Convenio para la prestación de determinados servicios de media distancia por los que la Comunidad se hacía cargo del déficit de explotación estimado de estas líneas; además, también existía un Convenio con la Universidad de Córdoba por el que esta pagaba un canon diario en función del número de trenes programados.

La cuantía total de los servicios prestados por RENFE-Operadora durante los ejercicios 2011 y 2012 fue de 14,6 y 14,4 millones de euros, respectivamente. Cabe señalar que buena parte de los servicios incluidos en estos Convenios han sido declarados OSP por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, lo que ha supuesto la asunción del déficit de estas líneas por la AGE. Ambos convenios tenían vigencia hasta que fueran denunciados por alguna de las partes; en enero de 2013 han sido denunciados por la Junta de Andalucía, iniciándose su liquidación.

- b) Región de Murcia: con la que existía un Convenio formalizado en 2009 para tres ejercicios cuyo objeto era la prestación de servicios en el tramo de cercanías Lorca-Águilas y otro con efectos desde el 1 de octubre de 2008 para el mantenimiento de la línea de media distancia Murcia-Cartagena. Ambos convenios perdieron su vigencia a 31 de diciembre de 2011.

La cuantía total de los servicios prestados en 2011 ascendió a 1,7 millones de euros y en 2012 únicamente se computaron por RENFE-Operadora ingresos por la liquidación final de los Convenios. Por Acuerdo del Consejo de Ministros de diciembre de 2010, se declararon OSP las cercanías de Murcia, en las que se incluye el tramo al que se refiere el primer Convenio y el Acuerdo del Consejo de Ministros de diciembre de 2012 ha hecho lo mismo con la línea de media distancia a la que se refiere el segundo.

- c) Gobierno de Navarra: con el que existía un Convenio de 1997 para la prestación de servicios en la línea Zaragoza-Pamplona los viernes y domingos, asumiendo la Comunidad Foral el déficit de explotación. Este Convenio prevé su renovación tácita por periodos de un año. En los ejercicios 2011 y 2012, los déficit facturados por RENFE-Operadora fueron de 0,1 millones de euros. El Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 ha declarado OSP esta línea, habiendo perdido su vigencia el Convenio en junio de 2013, tras su denuncia por parte de la Comunidad Foral.
- d) Ayuntamiento de Calatayud: con el que existía un Convenio que se actualizaba anualmente, para que determinados trenes de la línea Zaragoza-Arcos de Jalón pararan en una estación situada en su término municipal.

El siguiente cuadro muestra el detalle de la deuda contabilizada por RENFE-Operadora correspondiente a estos Convenios así como las principales operaciones realizadas en los ejercicios 2011 y 2012.

Cuadro nº 27

(en miles de euros)

<b>Convenios con vigencia en 2011 y 2012</b>					
	<b>Andalucía</b>	<b>Murcia</b>	<b>Navarra</b>	<b>Ayuntamiento Calatayud</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Situación a 31 de diciembre de 2010</b>					
Saldo deudores facturado	10.145	2.044	-	-	<b>12.187</b>
Saldo pendiente de facturar	3.075	231	33	-	<b>3.342</b>
Total deudores	13.221	2.275	33	-	<b>15.529</b>
Saldo provisionado	-	-	-	-	-
<b>Operaciones 2011</b>					
Facturado servicios ejercicio 2011	11.088	1.428	100	9	<b>12.625</b>
Facturado 2011 servicios ejercicio anterior	3.078	231	33	-	<b>3.342</b>
Total facturado	14.166	1.659	133	-	<b>15.967</b>
Servicios 2011 pendientes de facturar	3.566	294	-	-	<b>3.860</b>
Total ingresos ejercicio 2011	14.654	1.722	100	9	<b>16.485</b>
Cobros 2011	6.884	-	109	9	<b>7002</b>
Provisiones dotadas 2011	-	-	-	-	-
<b>Situación a 31 de diciembre de 2011</b>					
Saldo deudores facturado	17.425	3.703	24	-	<b>21.152</b>
Saldo pendiente de facturar	3.566	294	-	-	<b>3.860</b>
Total deudores	20.991	39.977	24	-	<b>60.982</b>
Saldo provisionado	-	-	-	-	-
<b>Operaciones 2012</b>					
Facturado servicios ejercicio 2012	10.674	5	100	9	<b>10.788</b>
Facturado 2012 servicios ejercicio anterior	3.566	294	-	-	<b>3.860</b>
Total facturado	14.240	299	100	9	<b>14.648</b>
Servicios 2012 pendientes de facturar	3.756	-	-	-	<b>3.756</b>
Total ingresos ejercicio 2012	14.430	5	100	9	<b>14.544</b>
Cobros 2012	6.868	51	76	9	<b>7.004</b>
Provisiones dotadas 2012	-	-	-	-	-
<b>Situación a 31 de diciembre de 2012</b>					
Saldo deudores facturado	24.797	3.951	48	-	<b>28.796</b>
Saldo pendiente de facturar	3.756	-	-	-	<b>3.756</b>
Total deudores	28.553*	3.951	48	-	<b>32.552</b>
Saldo provisionado	-	-	-	-	-

\* El 13 de junio de 2014 se ha ampliado la dotación del Fondo de Liquidez Autonómica asignado a la Comunidad Autónoma de deuda comercial en el que se han incluido los 28.553 miles de euros de deuda pendiente con RENFE-Operadora.

En relación con otros Convenios cuya vigencia finalizó en 2010 y que no fueron renovados para los ejercicios 2011 y 2012, la mayoría de los servicios que incluían fueron declarados OSP por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, habiendo sido prestados por RENFE-Operadora durante 2011 y 2012 y financiados por la AGE. En esta situación se encontraban los siguientes:

- a) Junta de Castilla y León: para la financiación del déficit de explotación de determinados servicios de media distancia por parte de la Comunidad. Durante el ejercicio 2011 RENFE-Operadora facturó servicios por 1 millón de euros, correspondientes al cuarto trimestre de 2010, que había registrado como ingresos en ese ejercicio. En 2011 la Entidad ha provisionado la deuda total de esta Comunidad Autónoma, que ascendía a 11 millones.
- b) Diputación General de Aragón: para la financiación del déficit de explotación de determinados servicios de media distancia por parte de la Comunidad. Durante el ejercicio 2011 se facturaron servicios por un total de 1,8 millones de euros que incluyen la facturación a cuenta de los servicios al cuarto de 2010 y la liquidación definitiva de 2009 y 2010, de los que 1,1 millones figuraban ya registrados como ingresos en 2010.
- c) Xunta de Galicia: para la financiación del déficit de determinadas líneas de media distancia por parte de la Comunidad, hasta una cuantía máxima de 3 millones de euros, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 25 de noviembre de 2010. Este importe, que había sido facturado en 2010, fue cobrado en 2011 por RENFE-Operadora.
- d) Ayuntamiento de Torquemada: con el que existía un Convenio para que los trenes de la línea Madrid-Vitoria pararan en la estación del Municipio. El Convenio únicamente estuvo vigente durante cuatro meses de 2010.

El siguiente cuadro muestra el detalle de la deuda contabilizada por RENFE-Operadora correspondiente a estos Convenios así como las principales operaciones realizadas en el ejercicio 2011, sin que se haya contabilizado ninguna operación de cobro de deuda ni dotación a la provisión de los saldos pendientes durante 2012, por lo que los saldos de 2011 son coincidentes con los de 2012.

Cuadro nº 28

(en miles de euros)

<b>Convenios finalizados en 2010</b>					
	<b>Catilla León</b>	<b>Aragón</b>	<b>Galicia</b>	<b>Ayuntamiento Torquemada</b>	<b>ACUMULADO</b>
<b>Situación a 31 de diciembre de 2010</b>					
Saldo deudores facturado	10.006	3.601	3.000	2	<b>16.609</b>
Saldo pendiente de facturar	978	1.148	-	-	<b>2.126</b>
Total deudores	10.984	4.749	3.000	2	<b>18.735</b>
Saldo provisionado	-	-	-	-	-
<b>Operaciones 2011</b>					
Facturado servicios ejercicio 2011	-	691	-	-	<b>691</b>
Facturado 2011 servicios ejercicio anterior	978	1.148	-	-	<b>2.126</b>
Total facturado	978	1.839	-	-	<b>2.817</b>
Servicios 2011 pendientes de facturar	-	-	-	-	<b>0</b>
Total ingresos ejercicio 2011	-	691	-	-	<b>691</b>
Cobros 2011	-	1.765	3.000	2	<b>691</b>
Provisiones dotadas 2011	10.984	-	-	-	<b>10.984</b>
<b>Situación a 31 de diciembre de 2011 y 2012</b>					
Saldo deudores facturado	10.984	3.675	-	-	<b>14.659</b>
Saldo pendiente de facturar	-	-	-	-	-
Total deudores	10.984	3.675	-	-	<b>14.659</b>
Saldo provisionado	10.984	-	-	-	<b>10.984</b>

Además de estos Convenios, durante el período fiscalizado RENFE-Operadora mantenía saldos por deudas pendientes con otras CCAA o Corporaciones Locales derivados de convenios cuya vigencia había finalizado en el ejercicio 2009 o en otros anteriores. Entre estos se incluyen las deudas con las Comunidades de Extremadura, Cantabria, Castilla-La Mancha y Valencia y con determinadas Corporaciones Locales de Castilla-La Mancha (Diputación de Toledo y Ayuntamientos de Illescas, Talavera de la Reina y Torrijos). El conjunto de la deuda por estos Convenios, que ascendía a 48,7 millones de euros, se encontraba provisionada en su totalidad a 31 de diciembre de 2010 salvo en el caso de Extremadura cuya deuda (6,9 millones) a esa fecha aún no estaba facturada y fue provisionada por RENFE-Operadora en 2011 y en el de Valencia para la que 0,8 millones de su deuda no se encontraban provisionados. Resulta significativo que la deuda de las CCAA de Castilla-La Mancha (28 millones) y de Valencia (13 millones) y de los Ayuntamientos (1,9 millones) incluía facturas por servicios prestados hasta diciembre de 2010, a pesar de que la vigencia de los Convenios de los que se derivaban llevaba vencida más de 7 años.

El siguiente cuadro muestra los saldos registrados por RENFE-Operadora con estas Administraciones y las operaciones contabilizadas en el ejercicio 2011; en 2012, RENFE-Operadora no contabilizó operación alguna para estos Convenios.

Cuadro nº 29

(en miles de euros)

Convenios finalizados en 2009 o en ejercicios anteriores							
	Extremadura (2009)	Cantabria (2009)	Castilla-La Mancha (2003)	Dip. Toledo	Aytº Illescas, Talavera de la Reina y Torrijos (2003)	Valencia (2002)	ACUMULADO
<b>Situación a 31 de diciembre de 2010</b>							
Saldo deudores facturado	-	39	26.093	70	1.884	13.697	<b>41.783</b>
Saldo pendiente de facturar	6.913	-	-	-	-	-	<b>6.913</b>
Total deudores	6.913	39	26.093	70	1.884	13.697	<b>48.696</b>
Saldo provisionado	-	39	26.093	70	1.884	12.863	<b>40.949</b>
<b>Operaciones 2011</b>							
Facturado servicios ejercicio 2011	-	-	-	-	-	-	-
Facturado 2011 servicios ejercicio anterior	-	-	-	-	-	-	-
Total facturado	-	-	-	-	-	-	-
Servicios 2011 pendientes de facturar	-	-	-	-	-	-	-
Total ingresos ejercicio 2011	-	-	-	-	-	-	-
Cobros 2011	-	-	-	-	-	-	-
Provisiones dotadas 2011	6.913	-	-	-	-	-	<b>6.913</b>
<b>Situación a 31 de diciembre de 2011 y 2012</b>							
Saldo deudores facturado	-	39	26.093	70	1.884	13.697	<b>41.783</b>
Saldo pendiente de facturar	6.913	-	-	-	-	-	<b>6.913</b>
Total deudores	6.913	39	26.093	70	1.884	13.697	<b>48.696</b>
Saldo provisionado	6.913	39	26.094	70	1.884	12.863	<b>47.862</b>

A nivel global, los saldos de deudores registrados por RENFE-Operadora por convenios para prestación de servicios de transporte con CCAA y Corporaciones Locales a 31 de diciembre de 2010, 2011 y 2012 ascendían a 82,9, 88,4 y 95,9 millones de euros, respectivamente. De dichos saldos se encontraban provisionados 40,9 millones a finales de 2010 y 58,8 millones a finales de 2011 y 2012, lo que representa el 49%, el 67% y el 61% de los saldos al final de cada uno de esos tres ejercicios. En cuanto a las operaciones de 2011 y 2012, en estos ejercicios RENFE-Operadora reconoció ingresos por 17,2 y 14,5 millones, respectivamente y cobró solamente 11,8 y 7 millones, aumentando, en consecuencia, los saldos pendientes. De los saldos pendientes de cobro, únicamente en 2011 se provisionó una parte de ellos, por 17,9 millones.

A la fecha de finalización de los trabajos de esta fiscalización se encontraban en fase de negociación nuevos convenios con las Comunidades de Aragón, Extremadura y País Vasco, que aún no se han formalizado.

### II.3.- SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO PRESTADOS POR RENFE-OPERADORA EN CATALUNYA

El Estatuto de Autonomía de Catalunya, reformado por la Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, establece que corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes de

viajeros y mercancías por ferrocarril que transcurran íntegramente por su territorio, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de los servicios y actividades, así como la potestad tarifaria.

Mediante el Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, sobre traspaso a la Generalitat de Catalunya de las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, con efectos 1 de enero de 2010, se traspasaron funciones en el ámbito de las cercanías de Barcelona y por el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, de traspaso a la Generalitat de Catalunya de las funciones de la AGE correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la Red de Ancho Ibérico de la RFI, con efectos 1 de enero de 2011 se traspasaron funciones respecto a esos servicios cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Catalunya.

### II.3.1.- PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL TRASPASO DE FUNCIONES

#### Servicios ferroviarios de cercanías de Barcelona

El Acuerdo de la Comisión Bilateral Generalitat-Estado de 21 de julio de 2009, en relación con la asunción de los servicios de cercanías estableció que la Generalitat se subrogaría en la posición de la AGE en el C-P 2006-2010 suscrito con RENFE-Operadora, remitiendo a un convenio a formalizar entre la Generalitat y RENFE-Operadora el establecimiento de las condiciones de gestión y de prestación del servicio. En dicha Comisión se acordó, asimismo, encomendar a la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat (CMAEF) la valoración de los servicios de transporte de ferrocarril de cercanías prestados por RENFE-Operadora en Barcelona. Para el ejercicio 2010, por Acuerdo de la CMAEF de 22 de diciembre de 2009, se estimó el déficit de los servicios ferroviarios de cercanías de Barcelona en 117,2 millones de euros, señalándose que la financiación de ese déficit correspondía a la AGE.

El Acuerdo establece que si en el ejercicio de sus competencias la Generalitat de Catalunya requiriera a RENFE-Operadora modificaciones de los estándares o servicios previstos en el C-P, el mayor coste para RENFE-Operadora sería el único compromiso financiero de la Comunidad Autónoma con cargo a sus presupuestos; sin embargo, la CMAEF previó una aportación adicional de la AGE a Catalunya de 50 millones de euros en 2011 para financiar estas modificaciones.

En el informe de valoración de la CMAEF se señalaba que la Generalitat se subrogaría en la posición de la AGE en el C-P 2006-2010, que durante 2010 se debería empezar a negociar un Contrato entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora para la prestación del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías de Barcelona durante el periodo 2011-2012 y que la AGE debería transferir anualmente a la Generalitat los recursos necesarios para financiar el déficit de ese servicio.

El Real Decreto 2034/2009 establece el traspaso a la Generalitat de Catalunya de las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de las cercanías de Barcelona, asumiendo la Generalitat la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de dicho servicio y reservándose la AGE las competencias que afectan a la infraestructura de la RFI, a las licencias de empresa ferroviaria, a la regulación de la formación

obligatoria y expedición de títulos y a la seguridad en la circulación, incluidas las funciones relativas al establecimiento de tasas o cánones aplicables. En cuanto a la valoración de las cargas financieras de las funciones que se traspasan, únicamente se señala que estas funciones se venían desarrollando por RENFE-Operadora en el marco del C-P 2006-2010, por lo que “no se incluye valoración económica del coste efectivo al estar incorporado en el citado C-P”.

La ejecución material de este traspaso de funciones exigía, de una parte, la suscripción de un acuerdo entre la AGE, la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora para la subrogación de la Generalitat en la posición de la AGE en C-P 2006-2010 en lo relativo a los servicios de cercanías de Barcelona para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2010, acuerdo del que no se tiene constancia que se llegara a suscribir; por otra parte, también era necesario que se suscribiera un convenio entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora que detallara y concretase las condiciones de gestión y prestación de los servicios, que fue formalizado el 13 de enero de 2010.

En el citado Convenio entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora se contempla entre otros aspectos, que RENFE-Operadora constituiría un área de negocio específica para los servicios de cercanías de Barcelona, señalándose los recursos humanos y materiales destinados a esta área de negocio, así como la oferta comercial de servicios a desarrollar. En el Convenio también se crea el Órgano mixto de coordinación y control Generalitat-RENFE-Operadora (OMCCG-RO) que establece y concreta la dirección y gestión de la prestación del servicio de cercanías de Barcelona, estableciéndose su composición paritaria y sus funciones y se fijan los compromisos de calidad, similares a los establecidos en el C-P 2006-2010.

Con posterioridad a la firma de este Convenio, la prestación de servicios ferroviarios de cercanías en Catalunya ha sido declarada OSP por parte del Gobierno de la Generalitat por Acuerdo de 1 de junio de 2010.

### *Servicios regionales sobre la red de ancho convencional de la RFIG*

Respecto a los servicios regionales sobre la red de ancho convencional de la RFIG cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Catalunya, el 17 de noviembre de 2010, la CMAEF estimó para el ejercicio 2011 en 14,8 millones de euros el déficit en que incurriría RENFE-Operadora por la prestación de los servicios que se estaban desarrollando conforme el C-P 2006-2010. En el Acuerdo de la CMAEF se señalaba que la financiación del déficit correspondía a la AGE una vez que dichos servicios hubiesen sido declarados como OSP, declaración que fue acordada por el Gobierno de la Generalitat por Acuerdo del 14 de diciembre de 2010. La CMAEF previó que la cobertura del déficit estimado se llevaría a cabo con las aportaciones a RENFE-Operadora que se establecieran en el C-P 2011-2015 a suscribir entre la AGE y RENFE-Operadora (que, como ya se ha puesto de manifiesto, no se ha llegado a firmar) o con recursos procedentes de RENFE-Operadora. Al igual que para los servicios de cercanías, el Acuerdo establece que si la Generalitat de Catalunya requiriera a RENFE-Operadora modificaciones de los estándares o servicios previstos en el C-P 2006-2010, el mayor coste para RENFE-Operadora sería el único compromiso financiero de la Comunidad Autónoma con cargo a sus presupuestos.

El Real Decreto 1598/2010 establece, con efectos 1 de enero de 2011, el traspaso a la Generalitat de Catalunya de las funciones de la AGE correspondientes los servicios regionales sobre la red de ancho convencional de la RFIG cuyo recorrido discurra íntegramente en el ámbito territorial de

Catalunya. Las funciones asumidas por Catalunya y las reservadas a la AGE son similares a las fijadas en su momento para los servicios de cercanías. Respecto a la valoración de las cargas financieras de las funciones que se traspasan, en este caso el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias tampoco incluye valoración económica del coste efectivo.

Para la ejecución material de este traspaso de funciones, el 14 de diciembre de 2010 se firmó un Adenda al Convenio suscrito entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora de 13 de enero de ese año para ampliarlo a los servicios regionales, en la que se concretaron los recursos materiales y humanos y la oferta comercial de servicios a desarrollar. Desde el punto de vista operativo, desde 2011 RENFE-Operadora ha incluido los servicios regionales en Catalunya en la misma unidad de negocio específica creada para los servicios de cercanías.

### **II.3.2. FINANCIACIÓN DEL DÉFICIT DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA EN CATALUNYA.**

Como ya se ha señalado, los reales decretos de traspaso de funciones a Catalunya de los servicios ferroviarios de cercanías y de media distancia no incluyen una valoración de las cargas financieras de las funciones traspasadas que debía financiar la AGE. Al objeto de evaluar las eventuales obligaciones financieras futuras que pueda tener que asumir la AGE respecto de estos servicios, se puede tomar como elemento de partida la información que figura en las cuentas anuales de RENFE-Operadora de los ejercicios 2010, 2011 y 2012 respecto a la cuantificación del déficit de los servicios ferroviarios de cercanías y de media distancia prestados en Catalunya para el ejercicio al que se refieren.

#### *Déficit correspondiente al ejercicio 2010*

En su memoria de las cuentas anuales de 2010 RENFE-Operadora señala que el déficit final resultante del Área de negocios "Cercanías – Catalunya" ha sido de 100,5 millones de euros y que, dado que la previsión del déficit para ese ejercicio en el C-P 2006-2010 correspondiente al servicio de cercanías de Catalunya era de 56,7 millones, existía un exceso de déficit no financiado por el C-P de 43,8 millones. Respecto a este último importe, señala que estaba pendiente de tramitarse presupuestariamente su pago por parte de la AGE, aunque dicho derecho de cobro no se había registrado contablemente siguiendo indicaciones de la IGAE.

Las memorias de 2011 y 2012 incluyen dicho importe dentro de los derechos no reconocidos en el activo del balance, basándose en el compromiso manifestado por la AGE en la CMAEF, en su reunión de 22 de diciembre de 2009, de asumir la totalidad del déficit definitivo en que incurriera RENFE-Operadora. No obstante, debe señalarse que en el citado Acuerdo de la CMAEF se establece la subrogación de la Generalitat en la posición de la AGE en el C-P 2006-2010 respecto de la prestación del servicio y que, según los términos del C-P, las aportaciones a efectuar por la AGE a RENFE-Operadora tenían unos importes fijados no susceptibles de cambio o actualización; además, en el Acuerdo también se establece que las pérdidas de RENFE-Operadora en el ámbito traspasado tendrían el mismo tratamiento que las de sus otras áreas de actividad, estableciendo a este respecto el C-P que si las pérdidas eran superiores a las previstas, RENFE-Operadora tendría que tomar las medidas conducentes para la cumplimiento del resto de sus obligaciones.

Adicionalmente, en su informe de 4 de marzo de 2013, la Abogacía General del Estado – Dirección del Servicio Jurídico del Estado concluye, respecto del déficit de explotación del ejercicio 2010, que con el pago total de las cantidades establecidas en el C-P (liquidadas en 2012), se ha producido la extinción del derecho de crédito frente a la AGE y que, en consecuencia, las referencias contenidas en las memorias de 2011 y 2012 de RENFE-Operadora respecto a los derechos no contabilizados correspondientes al exceso del déficit final del servicio de cercanías de Catalunya en el ejercicio 2010 no se consideran procedentes por entenderse totalmente liquidado.

#### Déficit correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012

Para los ejercicios 2011 y 2012, RENFE-Operadora cuantificó el déficit de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales en Catalunya declarados OSP en 135,8 y 120,1 millones de euros, respectivamente. El déficit de 2011 figura en las memorias de 2011 y 2012 como derecho no contabilizado, siguiendo las indicaciones de la IGAE; por el contrario, el déficit de 2012 sí figura contabilizado como ingreso en 2012. La cuantificación de ambos importes se ha realizado conforme a lo que establecía el Borrador de Contrato de servicio público para los ejercicios 2011 a 2015 entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora, aprobado por el OMCCG-RO en su reunión de 19 de octubre de 2011, pero que no llegó a formalizarse.

El sistema de cálculo utilizado para la cuantificación de las compensaciones previstas en este Borrador de Contrato resulta novedoso respecto de los sistemas empleados hasta ese momento y del utilizado para el cálculo de la compensación de la AGE por la prestación de los servicios ferroviarios que han sido declarados OSP por el Estado, a pesar de que, según se establece en los acuerdos de la CMAEF, el contrato a suscribir entre la Generalitat y RENFE-Operadora se debe elaborar aplicando las condiciones del contrato con la AGE. Las novedades que se introducen en ese cálculo son las siguientes:

- Se establece un sistema de ajustes a la contraprestación prevista en el Borrador de Contrato en función de la evolución real de ciertas magnitudes en relación con las previstas para la cuantificación de las compensaciones, entre ellas la variación del IPC, la evolución de los costes de la energía eléctrica, de los costes salariales y de los costes de los cánones, la subida de las tarifas, el número de trenes y plazas ofertadas y la percepción media por viaje.
- Se incluye en el cálculo un 3 % de los gastos previstos como mayor compensación en concepto de beneficio, lo que supone, respectivamente, unos importes de 9,7 y 10,3 millones de euros para los ejercicios 2011 y 2012. Si bien el establecimiento de este beneficio viene respaldado por el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, la fijación de su importe debería acordarse entre la AGE y RENFE-Operadora y no con la Generalidad de Catalunya, al no asumir su pago esta Administración. Por otra parte, en cuanto a la cuantía de esta compensación, dado que los servicios a los que se refiere la prestación han sido declarados OSP y se prestan por parte de una entidad pública, no siendo preciso retribuir al capital privado, la cuantía del beneficio a aplicar debería ser, en caso de existir, de carácter simbólico. En este sentido cabe señalar que en el Contrato para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril competencia de la AGE sujetos a OSP para

los ejercicios 2013 a 2015, firmado el 16 de diciembre de 2013, no se incluye ninguna compensación en concepto de beneficio<sup>7</sup>.

Con posterioridad a la formulación de la cuentas anuales de 2012 y tras una nueva reunión del OMCCS-RO, el 17 de junio de 2013 se aprobó un nuevo Borrador de Contrato de servicio público para los ejercicios 2011 a 2015 entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora. En esta nueva versión, si bien se mantienen las novedades incluidas en el primer Borrador señaladas anteriormente, la cuantificación de las compensaciones de 2011 y 2012 se realiza sobre los datos de la contabilidad de gestión de RENFE-Operadora añadiendo como beneficio el 3% de los gastos imputados.

De acuerdo con el cálculo contenido en el nuevo Borrador, la compensación de 2011 se reduciría a 130,2 millones de euros (resultado de gestión de la Unidad de negocios por 120,9 millones más 9,3 millones de beneficio), importe que RENFE-Operadora debería reconocer contablemente en sus cuentas, aunque únicamente por el importe del resultado de gestión, es decir 120,9 millones (104,8 millones corresponden a la compensación por los servicios de cercanías y 16,1 a la de los de media distancia).

Para 2012, la compensación según el nuevo Borrador de Contrato quedaría también reducida a 106,2 millones de euros (resultado de gestión 97,2 millones más 9 millones de beneficio). En consecuencia, RENFE-Operadora debería ajustar a la baja este derecho en su contabilidad hasta el importe correspondiente al resultado de gestión real, es decir 97,2 millones (83,8 millones procedentes de los servicios de cercanías y 13,4 millones de los de media distancia).

Los PGE para 2014 han incluido consignaciones para el pago de los déficit de 2011 a 2013 por los importes totales previstos en el Borrador de Contrato de servicio público de 17 de junio de 2013, por un total de 352,9 millones de euros.

#### Servicios objeto de compensación

En cuanto a los servicios que dan lugar a esta compensación, el total de viajeros beneficiarios en 2011 de los servicios prestados fue de 116,3 millones, de los que 106,2 millones fueron usuarios de cercanías y 10,1 millones de media distancia. En definitiva, el coste medio por viajero a pagar por la AGE, excluido el 3% de beneficio ascendía a 1,04 euros, frente a un ingreso medio de tarifas por viajero de 1,46 euros. En cercanías el coste medio sería de 0,99 euros (1,17 de ingreso medio por tarifa) y en media distancia de 1,60 euros por viajero (4,47 de ingreso medio por tarifa).

Para el ejercicio 2012, el total de viajeros fue de 115,6 millones (105,9 millones de cercanías y 9,7 de media distancia). El coste medio por viajero asumido por la AGE se había reducido a 0,84 euros, frente a un ingreso medio por tarifas por viajero de 1,59 euros. En cercanías el coste medio sería 0,79 euros (1,30 de ingreso medio por tarifa) y en media distancia de 1,39 euros por viajero (4,80 de ingreso medio por tarifa).

---

<sup>7</sup> A pesar de lo señalado por la Entidad en sus alegaciones y con independencia de que la normativa comunitaria prevea la existencia de un margen o beneficio a favor del prestador del servicio, este deberá ser acordado con el obligado a su pago. En el caso de España, las negociaciones llevadas a cabo entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora para la fijación del beneficio razonable para el Contrato de servicio público de 16 de diciembre de 2013 no han llevado a establecer beneficio razonable alguno.

La información expuesta se recoge a modo de resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 30

Ejercicio	Concepto	Compensación a recibir de la AGE según el Borrador de Contrato de servicio público 2011-2015 de 17/6/2013 (sin 3% de beneficio) (en millones de euros)	Viajeros (en millones)	Coste medio por viajero financiado por la AGE (en euros)	Ingreso medio por tarifa (en euros)
2011	Cercanías	104,8	106,2	0,99	1,17
	Media distancia	14,1	10,1	1,60	4,47
2012	Cercanías	83,8	105,9	0,79	1,30
	Media distancia	13,4	9,7	1,39	4,80

Cabe señalar que si bien los PGE de los ejercicios 2011 a 2013 no han establecido consignación alguna para el pago del déficit de los servicios de cercanías y media distancia en Catalunya, en los PGE para 2014 se incluyeron consignaciones para los déficit de 2011 a 2013 por los importes totales previstos en el Borrador de Contrato de servicio público para los ejercicios 2011 a 2015 entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora de 17 de junio de 2013, por un total de 352,9 millones de euros. Adicionalmente la Disposición Adicional Septuagésima segunda de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de PGE para el año 2014, prevé un procedimiento para la realización de pagos a cuenta a RENFE-Operadora por parte de AGE por los servicios de cercanías y media distancia traspasados a la Generalitat de Catalunya. El procedimiento prevé la revisión por la IGAE de las liquidaciones efectuadas por RENFE-Operadora que se realizarán con criterios análogos a los utilizados en el Convenio 2011-2012, debiendo emitir la IGAE los informes correspondientes a los ejercicios 2011 y 2012 antes del 30 de junio de 2014 y el de 2013 antes del 30 de septiembre de 2014.

### II.3.3. FINANCIACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN 2010-2012 DE CERCANÍAS DE CATALUNYA

Como se ha señalado anteriormente, el Acuerdo de la CMAEF de 22 de diciembre de 2009, de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestados por RENFE-Operadora en Barcelona, establecía que en caso de que la Generalitat de Catalunya, en el uso de sus competencias, aplicara una política tarifaria diferente o requiriera a RENFE-Operadora modificaciones de los estándares o servicios previstos, correspondería a la Comunidad Autónoma asumir el mayor coste para RENFE-Operadora de dichas modificaciones; por otra parte, la CMAEF previó una aportación adicional de la AGE a Catalunya por 50 millones de euros en 2011 para financiar estas modificaciones.

El Acuerdo establecía que estas modificaciones deberían ser planteadas y valoradas por el OMCCG-RO previsto en el Convenio entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora. Así, desde la primera reunión del OMCCG-RO, celebrada en enero de 2010, se propuso por los representantes de la Generalitat de Catalunya encomendar al Coordinador Técnico de Rodalies la elaboración de un Plan de Acción 2010-2012 para la aplicación de dichos recursos presupuestarios adicionales.

A lo largo del ejercicio 2010 se aprobó el programa de actuaciones a desarrollar, primero en 2010 y posteriormente en 2011 y 2012, así como sus presupuestos. Entre las actuaciones planificadas se incluía el establecimiento de nuevos servicios mediante la oferta de horarios adicionales, la realización de mejoras en los transportes (tanto en el servicio de limpieza de trenes y estaciones como en mayores inversiones en mantenimiento), la realización de inversiones de modernización tecnológica (con mejoras en iluminación y megafonía en las estaciones) y el establecimiento de un plan comercial, tarifario y de lucha contra el fraude. Dado que estaba previsto que la aportación de los recursos por la AGE no se produciría hasta 2011, RENFE-Operadora se comprometió a financiar el coste de las actuaciones de 2010, entendiendo que la Generalidad de Catalunya se lo reintegraría en 2011.

El coste del total de las actuaciones de 2010 ejecutadas fue de 4,7 millones de euros, importe que es aproximadamente la mitad del previsto en el presupuesto elaborado. Como consecuencia de los retrasos en la ejecución, en 2011 se realizó una reprogramación de las actuaciones cuya realización se previó que se ampliara hasta finales de 2013. La valoración de las actuaciones ejecutadas con cargo al Plan de acción en 2011 y 2012 ascendió a 9,1 y 9,6 millones, respectivamente, ascendiendo por tanto el importe total ejecutado a 31 de diciembre de 2012 a 23,4 millones.

En diciembre de 2010, antes de lo previsto en el Acuerdo de la CMAEF, se firmó un Convenio entre la AGE y la Generalitat de Catalunya para el pago de los 50 millones de euros que habían de financiar la ejecución del Plan de Acción, con cargo a los PGE de 2010. El pago material a la Generalitat se produjo en enero de 2011 y presupuestariamente el gasto se imputó a la sección 32 "Entes territoriales" y al concepto "Trasferencias de capital a las Comunidades Autónomas de Catalunya, Illes Balears y Castilla y León, en cumplimiento de lo establecido en materia de inversiones en sus respectivos Estatutos de Autonomía".

En el citado Convenio se establece, específicamente, que el destino de los fondos abonados por la AGE es la financiación de las inversiones que RENFE-Operadora efectúe en el servicio de cercanías de Barcelona y se prevé que la Comisión de seguimiento del Convenio, formada de forma paritaria por ocho vocales (cuatro en representación de la AGE y cuatro de la Generalitat de Catalunya) efectuaría anualmente una liquidación de la aportación realizada por la AGE, que incluiría las certificaciones abonadas a RENFE-Operadora por la Generalitat de Catalunya con cargo a sus presupuestos de los ejercicios 2011 a 2014 por las siguientes cuantías, previstas en el propio Convenio por anualidades:

Cuadro nº 31

(en millones de euros)

Ejercicio	2011	2012	2013	2014
Transferencias a efectuar por la Generalitat de Catalunya según el Convenio	8,5	18	18	5,5

En el curso de esta fiscalización se ha solicitado a los Ministerios de Hacienda y Administraciones Públicas y de Fomento -que de acuerdo con lo previsto en el Convenio debían tener algún representante en la Comisión de seguimiento- las actas de la Comisión y las liquidaciones presentadas. Según la documentación aportada por el Ministerio de Fomento, la Comisión de seguimiento se ha constituido el 8 de abril de 2014, con posterioridad a la solicitud cursada por el Tribunal y se ha reunido solo una vez.

En octubre de 2011, en el OMCGC-RO se llegó a un acuerdo específico sobre la financiación del Plan de Acción de las cercanías de Barcelona, en el que se establecía que los pagos de la Generalitat a RENFE-Operadora estarían supeditados a la realización efectiva del Plan de Acción, en particular, a que RENFE-Operadora acreditara fehacientemente la incorporación progresiva de nuevo material rodante a servicios de cercanías de Catalunya y que el valor de los nuevos activos incorporados equivaliera, al menos, al acumulado de las anualidades previstas. De estas condiciones, la segunda ya se cumplía a finales de 2011, pues los nuevos equipos incorporados tenían un valor de 53,7 millones de euros. Respecto a la incorporación progresiva de nuevo material, a finales de 2011 y 2012 se habían incorporado 10 y 11 de los 13 trenes previstos, respectivamente.

Durante el ejercicio 2011 la Generalitat de Catalunya no realizó ningún pago a RENFE-Operadora y en los ejercicios 2012 y 2013 los pagos efectuados ascendieron a 1,5 y 0,5 millones de euros respectivamente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2012 la deuda de la Generalitat de Catalunya con RENFE-Operadora por el Plan de Acción ascendía a 21,9 millones. Por último, en el nuevo Borrador de Contrato de servicio público para los ejercicios 2011 a 2015 entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora, de 17 de junio de 2013, se establece que el pago de las anualidades de 2011 y 2012 previstas en el Convenio AGE-Generalitat de Catalunya de diciembre de 2010 se debería realizar en el plazo de un mes a partir de la firma del Contrato del servicio público, que no ha llegado a ser firmado.

En el acta de constitución de la Comisión de seguimiento del Convenio de diciembre de 2010, de abril de 2014, se da por acreditada la totalidad de la inversión que debía realizar RENFE-Operadora y se señala que, a esa fecha, los pagos de la Generalitat sumaban 2 millones de euros. Según ha manifestado RENFE-Operadora, posteriormente la Generalitat ha realizado pagos adicionales por 9,5 millones, lo que hace un total de 11,5 millones abonados.

La información expuesta se recoge a modo de resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 32

(en millones de euros)

Ejercicio	Actuaciones realizadas por RENFE-Operadora	Pagos efectuados por Catalunya	Saldo pendiente de pago a 31-12	Anualidades previstas en Convenio
2010	4,7	-	4,7	-
2011	9,1	-	13,8	8,5
2012	9,6	1,5	21,9	18,0
<b>Acumulado a 31/12/2012</b>	<b>23,4</b>	<b>1,5</b>	<b>21,9</b>	<b>26,5</b>
2013-2014	26,6	18	30,5	23,5

En resumen, la AGE abonó en enero de 2011 a la Generalitat 50 millones de euros para la financiación de las inversiones que RENFE-Operadora efectuara en los servicios de cercanías de Barcelona. A 31 de diciembre de 2012 las actuaciones ya ejecutadas por RENFE-Operadora

ascendían a 23,4 millones y los pagos recibidos de la Generalitat a 1,5 millones. A la fecha de redacción de este Informe, las actuaciones a realizar por RENFE-Operadora ya estaban completadas y el importe pendiente de pago por la Generalitat era de 30,5 millones<sup>8</sup>.

## II.4.- RELACIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS ENTRE RENFE-OPERADORA Y OTROS DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

### II.4.1. CONVENIO CON EL MINISTERIO DE DEFENSA Y ENCOMIENDAS DE GESTIÓN

#### Contenido del Convenio

Con fecha 31 de diciembre de 2010 se firmó el “Convenio de colaboración entre el MDEF y RENFE-Operadora para el transporte de mercancías y personal”, cuya vigencia alcanzaba a cuatro ejercicios desde 2011 a 2014; este Convenio sustituye a otro anterior firmado a finales de 2006. El Convenio es de aplicación a las relaciones de RENFE-Operadora tanto con los servicios centrales del Ministerio como con los Ejércitos de Tierra, de Aire y la Armada.

El objeto del Convenio es regular el transporte de mercancías y de personal que el MDEF decida realizar con los medios de RENFE-Operadora y, en su caso, con medios propios. También constituyen su objeto las actividades de colaboración entre el MDEF y RENFE-Operadora relacionadas con la formación del personal del Ejército de Tierra que tenga encomendadas actividades ferroviarias. En todo caso, el Convenio no se ha suscrito con carácter de exclusividad a favor de RENFE-Operadora, por lo que el MDEF podría contratar con otros operadores.

El Convenio se acompaña de cuatro anexos en los que se regulan, para los distintos servicios, todos los aspectos relevantes (condiciones de prestación del servicio, procesos de facturación, precios y tarifas, bonificaciones y penalizaciones, así como otros aspectos operativos y administrativos). Los anexos se refieren al transporte de mercancías (anexo A), transporte de contenedores (anexo B), transporte de viajeros (anexo C) y formación de personal (anexo D). El Convenio prevé la existencia de una Comisión de seguimiento cuyo objeto es el seguimiento del desarrollo del Convenio y la resolución de los problemas que pudieran suscitarse en su ejecución. El contenido específico para los distintos servicios a los que se refiere el Convenio se expone a continuación:

- a) En lo que se refiere al transporte de viajeros, el Convenio distingue entre los viajes por cuenta del Estado, cuyo pago asumía íntegramente el MDEF y los viajes por cuenta propia del personal militar profesional, a cuya tarifa RENFE-Operadora aplicaba una bonificación del 65%, asumida por el MDEF.

En los viajes por cuenta del Estado en trenes regulares, las tarifas a aplicar eran las vigentes en el momento de la prestación del servicio, incluyendo los beneficios de la tarifa de ida y vuelta. Para la expedición de los billetes debía presentarse el correspondiente pasaporte militar

---

<sup>8</sup> En el escrito presentado por la Generalitat de Catalunya en el trámite de alegaciones se actualizan los pagos realizados hasta principios de octubre de 2014.

(documento emitido por el MDEF con los datos del trayecto y tipo de acomodación y número de billetes a emitir). Se prevé asimismo la posibilidad de contratar trenes chárter, en cuyo caso las tarifas a aplicar serían las que se acordasen entre las partes, sirviendo como base aquellas que RENFE-Operadora aplique a trenes del mismo tipo a otros clientes. En todo caso, RENFE-Operadora aplicaba una bonificación al MDEF consistente en un porcentaje de los ingresos netos (sin IVA y tasas), que para el ejercicio 2011 estaba comprendido entre el 2,5% y el 5,5% en función del importe al que se aplicaba. Durante 2012 se modificaron de común acuerdo por las partes las cláusulas de bonificaciones en transporte de viajeros, con efectos de 1 de enero de 2012, fijándose una bonificación del 3% sobre el total de la facturación (sin IVA y tasas).

Respecto a los viajes por cuenta propia del personal militar profesional que se encuentre en situación de servicio activo, alumno activo, reserva destinado, segunda reserva, tropa en formación, reserva temporal y reserva voluntaria; no aplicándose a persona distinta de estos beneficiarios y en ningún caso para sus familiares; la finalidad de la bonificación establecida en el Convenio era facilitar los transportes a un colectivo en el que es exigible la obligatoria movilidad geográfica que provoca el alejamiento de los domicilios habituales. La acreditación del titular se realizaba con los datos de la Tarjeta de Identidad Militar, validados telemáticamente con los servidores del Ministerio previamente a la emisión del billete. El número de la Tarjeta figuraba, además, en el billete impreso pudiendo ser exigible por parte de los controles de acceso a trenes y por los interventores su presentación junto con el billete. El Convenio establece bonificaciones a calcular sobre los ingresos netos anuales; para 2011 existía un sistema de bonificaciones de lo facturado, desde el 0,10% al 0,17%; para 2012 se estableció un nuevo sistema con un bonificación fija del 0,5 % sobre el total neto facturado al MDEF.

- b) En cuanto al transporte de mercancías cabe señalar que en octubre de 2011 la actividad de esta área fue segregada por RENFE-Operadora en la Sociedad filial "Multi RENFE Mercancías, S.A", prestadora de esos servicios desde entonces. La planificación de los servicios específicos para el MDEF, se realizaba en RENFE-Operadora a través de la elaboración de un programa anual de transporte antes del inicio del ejercicio y que podía ser objeto de actualización posterior. Para la programación y ejecución de las distintas actuaciones se requería una petición específica con una antelación de 25 días para los transportes nacionales. Una vez ejecutado el transporte, este se facturaba de acuerdo con las tarifas establecidas en el Convenio, que establece unos precios por km y tonelada transportada distinta en función de si el transporte se realiza sobre vagones propiedad de RENFE-Operadora o del MDEF. Se prevé, asimismo, que a los trenes de mercancías se puedan incorporar coches de viajeros del MDEF, estableciéndose en este caso un precio por coche para el viaje completo. Los precios establecidos en el Convenio eran objeto de actualización anual con el IPC, no habiéndose fijado bonificaciones para este tipo de transporte.
- c) El transporte de contenedores del MDEF se realizaba en los trenes regulares que en cada momento tuviera establecidos RENFE-Operadora; desde octubre de 2011 la prestación del servicio ha pasado a realizarse por la Sociedad filial "Contren RENFE Mercancías, S.A.". Los servicios prestados tenían su origen en las peticiones efectuadas por el Ministerio y las tarifas a aplicar eran las vigentes en cada momento. El Convenio prevé un sistema de bonificaciones a calcular en función del volumen de facturación anual por el concepto de portes ferroviarios, estableciéndose bonificaciones por tramos desde el 7% al 10% de lo facturado.

- d) Con el objeto de que el personal del Regimiento de Pontoneros y Especialidades nº 12 pueda obtener y mantener las habilitaciones necesarias para poder realizar operaciones en trenes, conforme a lo establecido en la Orden FOM/ 2872/2010 de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, el Convenio establece que RENFE-Operadora se encargaría de las acciones formativas del personal del MDEF. Las acciones formativas se debían desarrollar en función de las disponibilidades de las partes y por mutuo acuerdo de estas, aplicándose a estas acciones formativas las tarifas vigentes para clientes en las fechas de celebración de los cursos.

Adicionalmente a lo regulado en el Convenio, en 2008 se había formalizado una encomienda de gestión del MDEF a RENFE-Operadora (Unidad de negocios de mantenimiento) para la realización de actividades de mantenimiento en los coches de viajeros propiedad del Ejército de Tierra. Durante los ejercicios fiscalizados, la encomienda se ejecutó amparada en los acuerdos de prórroga y de modificación, de 16 de diciembre de 2010 y 29 de noviembre de 2011, respectivamente, que establecen las previsiones del número de las actividades a realizar y el límite de gasto para cada prórroga (363 y 500 miles de euros, respectivamente).

Por último, en 2012 el MDEF adjudicó a RENFE-Operadora un contrato de prestación de servicios, cuya duración abarca dos ejercicios para el mantenimiento de vagones plataforma del Ejército de Tierra, por un importe máximo de 452 miles de euros (186 miles en 2012 y 266 miles en 2013).

#### Facturación de RENFE-Operadora y situación de la deuda a 31 de diciembre

Los importes facturados por RENFE-Operadora y por sus sociedades filiales (en el caso de los transportes de mercancías) al MDEF en los ejercicios 2011 y 2012 suman 30.645 y 29.811 miles de euros, respectivamente y presentan el detalle por conceptos que se expone a continuación:

- a) El transporte de viajeros por cuenta del Estado presentó en los ejercicios 2011 y 2012 una facturación de 2.776 y 1.787 miles de euros respectivamente. El número de viajes correspondiente a esta facturación en 2011 fue de 72.616, habiéndose reducido en 2012 a 33.674, de lo que se deduce que el coste medio por viaje pagado por el Estado ha sido de 38 y 53 euros por viaje, respectivamente. RENFE-Operadora emitió facturas a distintos Servicios del MDEF: Ministerio y Subsecretaría, Secretaría de Estado de Defensa, Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire. Durante los ejercicios 2011 y 2012, emitió facturas de abonos de bonificaciones correspondientes a los consumos de los ejercicios 2010 y 2011 por el 2,5% de los importes facturados netos (sin IVA y tasas). Las bonificaciones correspondientes al ejercicio 2012 representan el 3% de los importes facturados netos, tras la mejora para el MDEF en el sistema de bonificaciones. Si bien la facturación de este último importe no se realizó hasta 2013, en la contabilidad de RENFE-Operadora de 2012 firmaba una estimación de las bonificaciones a facturar por un importe muy próximo a los cálculos definitivos aprobados por la Comisión de seguimiento del Convenio.

Por su parte, el transporte de viajeros por cuenta propia (viajes particulares del personal militar) presentó una facturación de 25.455 y 25.269 miles de euros en cada uno de los ejercicios fiscalizados. El número de viajes que corresponden a esta facturación en 2011 fue de

2.920.058 y en 2012 de 3.063.060, siendo el coste medio por viaje financiado por el MDEF entre 8 y 9 euros por viaje en ambos ejercicios. En este caso, RENFE-Operadora emitió facturas al Ministerio y Subsecretaría, al Ejército de Tierra, a la Armada y al Ejército del Aire. Durante los ejercicios 2011 y 2012, también emitió facturas de abono de bonificaciones correspondientes a los consumos de los ejercicios 2010 y 2011 por el 0,14% de la facturación neta. Las bonificaciones correspondientes al ejercicio 2012 representan el 0,5% de los importes facturados netos tras la mejora para el MDEF en el sistema de bonificaciones pactada para el ejercicio 2012 y siguientes. Al igual que para los viajes por cuenta del Estado, en la contabilidad de 2012 figura registrada la estimación de las bonificaciones a facturar.

- b) El transporte de mercancías en trenes especiales supuso una facturación de 2.015 y 2.074 miles de euros en los ejercicios 2011 y 2012. De la facturación de 2011, 825 miles fueron facturados por RENFE-Operadora y 1.190 miles por su filial Multi RENFE Mercancías, S.A. En el importe facturado en 2011 por RENFE-Operadora se incluyen bonificaciones derivadas del Convenio vigente en 2010, por un total de 289 miles. La facturación de 2012 corresponde en su totalidad a la Sociedad filial. Los principales servicios prestados corresponden al traslado del material de las unidades de tierra desde sus bases de origen a los campos de maniobras.
- c) En cuanto al transporte de contenedores y a las actividades de formación del personal del Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros nº 12 del MDEF, la facturación en los ejercicios 2011 y 2012 fue muy poco significativa.
- d) La encomienda de gestión para el mantenimiento de vagones de viajeros propiedad del Ministerio ha supuesto una facturación de 863 miles de euros en los dos ejercicios fiscalizados; y por el contrato de prestación de servicios para el mantenimiento de los vagones plataforma del MDEF, RENFE-Operadora ha facturado 175 miles de euros en 2012.

En cuanto a los saldos pendientes de cobro al inicio y final de los ejercicios fiscalizados, a 1 de enero de 2011 la deuda del MDEF con RENFE-Operadora ascendía a 3.814 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a facturas de los últimos meses del ejercicio 2010. A 31 de diciembre de 2011 y 2012, el saldo de la deuda pendiente del MDEF era de 5.068 y 3.404 miles, respectivamente que, por Servicios, se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 33

(en miles de euros)

ACTIVIDAD	Saldo 31-12-10	Facturado 2011	Cobros 2011	Saldo 31-12-11	Facturado 2012	Cobros 2012	Saldo 31-12-12
VIAJEROS POR CUENTA ESTADO	254	2.776	2.675	355	1.787	1.800	342
1401-Ministerio y Subsecretaría	75	359	393	41	7	48	0
1403-Secretaría de Estado de Defensa	0	1.854	1.586	268	1.570	1.531	307
1412-Ejército de Tierra	148	231	379	0	0	0	0
1417-Armada	11	109	93	27	47	61	13
1422-Ejército del Aire	20	223	224	19	163	160	22
VIAJEROS POR CUENTA PROPIA	2.829	25.455	25.125	3.159	25.269	25.695	2.733
1401-Ministerio y Subsecretaría	172	1.043	1.137	78	970	889	159
1412-Ejército de Tierra	1.336	16.762	16.727	1.371	16.666	16.763	1.274
1417-Armada	644	3.606	3.583	667	3.645	3.676	636
1422-Ejército del Aire	677	4.044	3.678	1.043	3.988	4.367	664
MERCANCIAS	716	2.015	1.541	1.190	2.074	2.935	329
CONTENEDORES	4	15	18	1	(3)	(2)	0
FORMACION	0	21	21	0	9	9	0
MANTENIMIENTO	11	363	11	363	675	1.038	0
<b>SALDO PENDIENTE DE COBRO DEL MDEF</b>	<b>3.814</b>	<b>30.645</b>	<b>29.391</b>	<b>5.068</b>	<b>29.811</b>	<b>31.475</b>	<b>3.404</b>

En general, el pago por parte del Ministerio de las facturas de RENFE-Operadora se realiza con cargo a los PGE del ejercicio al que corresponden, principalmente mediante pagos directos del Tesoro a la Entidad, aunque para las facturas de final de ejercicio, se ha verificado la existencia de pagos a través de cajas pagadoras, mediante pagos a justificar. En el caso específico de las facturas de los viajes por cuenta del Estado del Ejército del Aire, todos los pagos se realizaron a través de cajas pagadoras y no como pagos directos.

#### II.4.2. CONVENIOS CON EL MINISTERIO DEL INTERIOR

En el caso del MINT no existía un convenio único que regulase sus relaciones con RENFE-Operadora, sino tres convenios distintos relativos al transporte de viajeros correspondientes a la Guardia Civil, a la Policía Nacional y a Instituciones Penitenciarias. Los dos primeros se refieren a viajes por cuenta propia de su personal y el tercero a viajes por cuenta del Estado.

### Contenido de los Convenios

- a) El Convenio entre el MINT y RENFE-Operadora, sobre transporte ferroviario de viajeros por cuenta propia del personal del Cuerpo de la Guardia Civil fue firmado en noviembre de 2009 con una vigencia de 1 año, habiéndose firmado prórrogas anuales para los ejercicios 2011 y 2012, que se han iniciado en el mes de diciembre y finalizado a finales de noviembre de cada año.
- b) El Convenio resulta aplicable al personal del Cuerpo de la Guardia Civil en situación administrativa de servicio activo, reserva y retirado, así como a los alumnos de los centros de formación propios, que obtienen al adquirir billetes de ferrocarril a RENFE-Operadora, bonificaciones que son asumidas por el MINT. Hasta el 30 de noviembre de 2011, la bonificación estaba fijada en el 65% del coste, que se aplicaba sobre las tarifas vigentes en cada momento; a partir de esa fecha, la bonificación se redujo al 10% en los trenes de alta velocidad de larga o media distancia y en los de media distancia convencional. Para los trenes de cercanías se mantuvo la bonificación del 65% en el periodo entre el 1 de diciembre de 2011 a 30 de noviembre de 2012, reduciéndose desde esta fecha al 60%. La financiación de estas bonificaciones se realizaba con cargo al programa de Acción Social de la Guardia Civil. El sistema de obtención de títulos de transporte y de control era similar al descrito en el apartado anterior para el MDEF, siendo necesario el uso de la Tarjeta Identificativa Militar.
- c) En cuanto a las bonificaciones, aunque no estuvieran reguladas en el Convenio durante los ejercicios fiscalizados, se prevé que RENFE-Operadora realizaría un descuento del 5% en los consumos netos mensuales en viajes por cuenta del Estado. Para los viajes por cuenta propia, se estableció también una bonificación del 5%, que fue aplicable hasta el 30 de noviembre de 2011; a partir de dicha fecha, tras reducirse el porcentaje del billete asumido por el MINT, la bonificación se estableció en función de los consumos realizados durante el año de vigencia de cada una de las prórrogas, por tramos que van del 2% al 5%. La facturación por RENFE-Operadora se realizaba mensualmente. Las distintas prórrogas firmadas han ido reduciendo el importe máximo a abonar durante su vigencia, pasando de 6.150 miles para el periodo 1 de diciembre de 2010 a 30 noviembre de 2011, a 2.650 y 1.000 miles en los dos periodos siguientes, respectivamente. El Convenio prevé también la existencia de una Comisión mixta de seguimiento que resuelva cualquier problema que se pueda suscitar durante su desarrollo.
- d) El Convenio entre el MINT y RENFE-Operadora sobre transporte ferroviario de viajeros por cuenta propia del personal del Cuerpo Nacional de Policía fue firmado en noviembre de 2008 con una vigencia de 1 año, habiéndose firmado prórrogas anuales para cada uno de los ejercicios 2011 y 2012. Este Convenio es muy similar en todos los aspectos al de la Guardia Civil, siendo los aspectos diferenciadores, principalmente, los siguientes: la vigencia de las prórrogas se realiza por años naturales; se benefician de las bonificaciones el personal en activo o en situación administrativa de segunda actividad, así como los alumnos del Centro de Formación; no se prevén bonificaciones en los trenes de cercanías; la bonificación en 2011 fue del 65% y en 2012 del 10%; la acreditación para la adquisición de los billetes se realiza con el Carné Profesional o con el Documento Identificativo; en 2011, como incentivo comercial, RENFE-Operadora bonificaba el 5% de los consumos netos realizados; en 2012, tras la reducción de las bonificaciones en los billetes, el sistema de incentivos se estableció mediante bonificaciones por tramos que iban del 2% al 4,5% de los consumos netos; por último, las previsiones de gastos para la aplicación del Convenio han pasado de 5.500 miles en 2011 a 1.900 miles en 2012.

- e) El Convenio de colaboración entre Instituciones Penitenciarias y RENFE-Operadora, procede del ejercicio 2004, existiendo en los ejercicios 2011 y 2012 adendas de prórrogas al mismo. Su objeto es proporcionar billetes, por cuenta del Estado, a internos para su traslado desde el centro penitenciario a su lugar de residencia. La expedición de los billetes, que posteriormente se facturaban conforme las tarifas vigentes en cada momento, se realizaba previa petición por escrito, según el modelo establecido al efecto (Autorización de viajes) y RENFE-Operadora facturaba mensualmente los billetes emitidos, acompañando la factura con una relación de los mismos. En ambos ejercicios se estableció un presupuesto anual de 90 miles de euros para este Convenio.

### Facturación de RENFE-Operadora y situación de la deuda a 31 de diciembre

Los importes facturados por RENFE-Operadora al MINT en los ejercicios 2011 y 2012 ascienden a 12.102 y 4.508 miles de euros, respectivamente, y comprenden tanto viajes por cuenta del Estado para todos los Servicios (a pesar de que en los Convenios con la Guardia Civil y la Policía no se preveían específicamente), como viajes por cuenta propia del personal de la Guardia Civil y la Policía, financiados parcialmente por el MINT. La facturación total presenta el siguiente detalle por Servicios:

- a) RENFE-Operadora facturó a la Dirección General de la Guardia Civil en los ejercicios 2011 y 2012, 6.267 y 2.812 miles de euros respectivamente. Del total facturado, 964 y 688 miles corresponden a viajes por cuenta del Estado y 5.303 y 2.124 miles a viajes por cuenta propia. El número de viajeros por cuenta del Estado transportado fue de 15.507 y 10.093, siendo, por tanto, el coste medio del viaje financiado por el MINT de 62 y 68 euros. Para los viajes por cuenta propia, el número de viajeros pasó del 1.013.563 a 877.659 en los dos ejercicios, habiéndose reducido la aportación media del MINT tras la reducción en el importe bonificado en los billetes en 2012, de 5 euros a 2.

En cuanto a los incentivos otorgados por RENFE-Operadora, simultáneamente a la emisión de las facturas de los viajes por cuenta del Estado se emitían facturas de abono por el 5% del importe facturado sin tasas durante los ejercicios 2011 y 2012.

- b) RENFE-Operadora facturó en los ejercicios 2011 y 2012 a la Dirección General de la Policía 5.766 y 1.642 miles de euros, respectivamente. Del total facturado, 1.700 y 1.341 miles corresponden a viajes por cuenta del Estado y 4.066 y 301 miles a viajes por cuenta propia. El número de viajeros por cuenta del Estado fue de 32.377 y 24.756, ascendiendo el coste medio del viaje financiado por el MINT a 52 y 54 euros, respectivamente. Para los viajes por cuenta propia, el número de viajeros pasó de 181.343 a 96.419, habiéndose reducido la aportación media del MINT, tras la reducción en el importe bonificado en los billetes en 2012, de 22 euros a 3.

En cuanto a los incentivos otorgados por RENFE-Operadora, durante los ejercicios 2011 y 2012 simultáneamente a la emisión de las facturas de los viajes por cuenta del Estado se emitían facturas de abono por el 5% del importe facturado sin tasas. Para las facturas por

billetes adquiridos por cuenta propia, RENFE-Operadora emitió facturas de abono por el 5% por los servicios prestados en 2011; en 2012, cuando se produjo el cambio del sistema de incentivos no se alcanzó el mínimo de consumo establecido para la obtención de bonificaciones (3.500 miles de euros de importe de consumo neto incluidas las cantidades abonadas por los funcionarios).

- c) RENFE-Operadora facturó en 2011 y 2012 a la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias por viajes por cuenta del Estado un total de 69 y 54 miles de euros, respectivamente. El número de viajeros a los que se refiere esa facturación en los dos ejercicios fue de 2.036 y 1.560, siendo el coste medio del viaje de 34 y 35 euros. El Convenio no preveía ni, en consecuencia, se ha aplicado ningún tipo de incentivo por el importe global facturado.

En cuanto a los saldos pendientes de cobro al inicio y final de los ejercicios fiscalizados, a 1 de enero de 2011 la deuda del MINT con RENFE-Operadora ascendía a 3.068 miles de euros, que correspondía en su mayoría a facturas de los últimos meses del ejercicio 2010. En ese importe también figuraban pendientes de pago dos facturas del 2006 de la Dirección General de la Policía por un importe conjunto de 268 miles, para las que a 31 de diciembre de 2010 se había dotado una provisión de insolvencias de 155 miles y cuyo cobro se produjo en 2011; y dos facturas de Instituciones Penitenciarias de los ejercicios 2005 y 2006, por un importe global de 12 miles, que durante el periodo fiscalizado se encontraban provisionadas en un 90% y que a la fecha de redacción de este Informe no habían sido cobradas. Estas dos últimas facturas, que corresponden a los servicios prestados en diciembre de cada uno de los ejercicios, según ha manifestado RENFE-Operadora no fueron pagadas por el Ministerio por falta de consignación presupuestaria en el ejercicio. A 31 de diciembre de 2011 y 2012, el saldo de la deuda pendiente del MINT era de 1.125 y 1.101 miles, respectivamente, que se detalla por Servicios en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 34

(en miles de euros)

ACTIVIDAD	Saldo 31-12-10	Facturado 2011	Cobros 2011	Saldo 31-12-11	Facturado 2012	Cobros 2012	Saldo 31-12-12
GUARDIA CIVIL	1.255	6.267	7.486	36	2.812	2.528	320
Viajes por cuenta del Estado	49	964	977	36	688	611	113
Viajes por cuenta propia	1.206	5.303	6.509	0	2.124	1.917	207
CUERPO NACIONAL DE POLICÍA	1.787	5.766	6.486	1.067	1.642	1.943	766
Viajes por cuenta del Estado	304	1.700	1.921	83	1.341	732	692
Viajes por cuenta propia	1.483	4.066	4.565	984	301	1.211	74
INSTITUCIONES PENITENCIARIAS	26	69	73	22	54	61	15
Viajes por cuenta del Estado	26	69	73	22	54	61	15
<b>SALDO PENDIENTES DE COBRO DEL MINT</b>	<b>3.068</b>	<b>12.102</b>	<b>14.045</b>	<b>1.125</b>	<b>4.508</b>	<b>4.532</b>	<b>1.101</b>

En general, el pago de las facturas de RENFE-Operadora por parte del Ministerio se realizaba con cargo a los presupuestos del ejercicio al que se referían, principalmente mediante pagos directos del Tesoro a RENFE-Operadora, si bien para las facturas de final de ejercicio, se ha verificado la existencia de pagos a través de cajas pagadoras, mediante pagos a justificar. En el caso específico de las facturas por cuenta propia de la Guardia Civil, todas ellas se pagaron mediante pagos indirectos a través de cajas pagadoras.

## II.4.3.- PROYECTOS FINANCIADOS POR EL MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN

Durante 2011 se efectuaron pagos a RENFE-Operadora procedentes del presupuesto del Ministerio de Ciencia e Innovación derivados de su participación en dos proyectos de I+D+i; en ambos proyectos, RENFE-Operadora participaba conjuntamente con otras entidades, asumiendo el papel de representante de la agrupación frente a la Administración y recibiendo la transferencia de los fondos de las dotaciones anuales que correspondían a cada uno de los proyectos para, a su vez, distribuirlos entre los participantes. El importe total de los fondos que para estos dos proyectos correspondieron en 2011 a RENFE-Operadora, asciende a 195 miles de euros. Los datos esenciales de estos proyectos se exponen a continuación:

- a) P91/07- “Ensayos de fuego a escala real en trenes de pasajeros de alta velocidad”- Proyecto de cuatro años de duración en el que RENFE-Operadora participaba en un 61% y la Universidad de Cantabria en el 39% restante, con una subvención total de 266 miles de euros, de los que 162 miles correspondían a RENFE-Operadora y 104 miles a la Universidad. En el ejercicio 2011, RENFE-Operadora cobró la anualidad de 2010, por un total de 70 miles, habiendo traspasado, posteriormente, 27 miles a la Universidad.
- b) P64/08 “Análisis y validación de un enfoque de sistema para la seguridad en caso de incendios en trenes de viajeros de alta velocidad”- Proyecto de tres años de duración financiado por el Ministerio mediante una subvención y un préstamo sin intereses. La subvención total ascendía a 1.931 miles de euros, correspondiendo 189 miles a RENFE-Operadora y 1.742 al resto de participantes; durante 2011, RENFE-Operadora ingresó el importe de las anualidades de 2010 y 2011 por 440 y 348 miles, respectivamente, de los que le correspondían en ambos casos 76 miles y traspasó al resto de los participantes 364 y 272 miles. En el préstamo sin intereses, cuyo importe global era de 1.116 miles, participaba RENFE-Operadora en, aproximadamente, un 87%, ascendiendo, por tanto, a 974 miles el importe asignado a la Entidad; el préstamo estaba totalmente desembolsado a finales de 2010, y el plazo para su devolución es de 15 años, habiendo satisfecho en 2012 RENFE-Operadora la primera anualidad por 65 miles (se ha acreditado, asimismo, la devolución de la segunda anualidad en 2013).

## II.5.- MEDIDAS DE RACIONALIZACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO PREVISTAS EN EL REAL DECRETO-LEY 22/2012.

El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, establece, por una parte, la supresión de la entidad pública empresarial FEVE y, por otra, la reestructuración de RENFE-Operadora. A continuación se expone la situación en que, se encontraba la ejecución de estas medidas a la fecha de redacción de este Informe.

## Supresión de FEVE

El Real Decreto-ley dispone la extinción de esta Entidad con efectos de 31 de diciembre de 2012 y que ADIF y RENFE-Operadora o, en su caso, las sociedades mercantiles estatales en que esta última Entidad se hubiera reestructurado, se subrogarían en los derechos y obligaciones de aquella, asumiendo la titularidad de los bienes que en la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley se encontraran adscritos o pertenecieran a FEVE. El Real Decreto-ley también establece que el traspaso se debía realizar conforme al valor contable; que antes de la extinción de FEVE, por Orden del Ministerio de Fomento, se determinaría la adscripción de los bienes, derechos y obligaciones que en ese momento administraba y desarrollaba FEVE en función de si su uso se destinaba a la infraestructura o a las operaciones; y que, con igual criterio y procedimiento, previo informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, se debía determinar los trabajadores que se integrarían en cada uno de las dos Entidades, ADIF y RENFE-Operadora.

Por Orden del Ministerio de Fomento 2818/2012, de 28 de diciembre, se fijaron los criterios de segregación de los activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora, estableciéndose como criterio general que los bienes, derechos y obligaciones que afectaran a la prestación de los servicios de transporte se asignarían a RENFE-Operadora y las infraestructuras a ADIF. Como consecuencia de los criterios establecido en esta Orden, las cuentas anuales de FEVE del ejercicio 2012, que fueron formuladas por los Presidentes de ADIF y RENFE-Operadora y aprobadas por los Consejos de administración de ambas Entidades, incluyen los balances de segregación de la actividad de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora. En el ANEXO IV de este Informe figuran los balances de segregación incluidos en la Memoria de FEVE del ejercicio 2012. En particular, respecto al reparto de la deuda con entidades de crédito, la Orden prevé un mecanismo de compensación por las diferencias existentes entre los importes de deuda previstos en ella y su reparto definitivo resultante de la aplicación de los criterios fijados en la propia Orden; la aplicación de este mecanismo ha supuesto para RENFE-Operadora el reconocimiento de una deuda adicional con ADIF por 6,5 millones de euros.

## Reestructuración de RENFE-Operadora

El Real Decreto-ley 22/2012 dispone la reestructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales, cuyo objeto social respectivo comprendería, al menos, lo siguiente:

- Las funciones y obligaciones que en ese momento desarrollaba la unidad de negocio o área operativa de "Viajeros" de RENFE-Operadora.
- Las funciones y obligaciones que desarrollaba la unidad de negocio o área operativa de "Mercancías y Logística" de RENFE-Operadora, incluyendo, en su caso, los objetos sociales de Irion RENFE Mercancías, S.A., Multi RENFE Mercancías S.A. y Contren RENFE Mercancías, S.A. (el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, por el que se aprobó el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional, ya había dispuesto la fusión de estas tres Sociedades que se habían creado en el tercer trimestre de 2011).
- Las funciones y obligaciones que desarrollaba la unidad de negocio o área operativa de "Fabricación y Mantenimiento" de RENFE-Operadora.

- La realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas de los activos de material ferroviario y, subsidiariamente, la venta y otras formas de puesta en disposición de dicho material e instalaciones.

El Real Decreto-ley prevé que el capital de estas cuatro Sociedades pertenecería íntegramente a RENFE-Operadora, que mantendría su naturaleza jurídica sin perjuicio de la simplificación de su estructura y la adaptación de sus funciones.

De conformidad por lo dispuesto en el Real Decreto-ley, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de septiembre de 2013 se autorizó la realización simultánea de las siguientes operaciones societarias:

- a) Segregación, con efectos económicos el 1 de enero de 2013, de las ramas de actividad de RENFE-Operadora "Viajeros", "Mercancías y Logística" y "Fabricación y Mantenimiento" en tres sociedades mercantiles de nueva constitución, participadas al 100% por RENFE-Operadora, denominadas RENFE Viajeros, S.A., RENFE Mercancías, S.A. y RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. En el Acuerdo se prevé específicamente que los bienes, derechos y obligaciones de la extinguida FEVE asignados a RENFE-Operadora puedan ser segregados a la sociedad mercantil que corresponda.

El objeto social de RENFE Viajeros, S.A., con un capital social de 500 millones de euros, consiste en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de viajeros. El objeto social de RENFE Mercancías, S.A., con un capital social de 40 millones, es la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías. Por último, el objeto social de RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A., con un capital social de 20 millones, consiste en la prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

- b) Fusión, con efectos económicos el 1 de enero de 2013 y simultáneamente a la segregación, de la nueva Sociedad RENFE Mercancías, S.A. (como absorbente) y las ya existentes Irion RENFE Mercancías, S.A., Multi RENFE Mercancías S.A. y Contren RENFE Mercancías, S.A. (como absorbidas).
- c) Constitución de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. mediante la aportación no dineraria por RENFE-Operadora de los activos y pasivos relacionados con determinado material rodante (cuya valoración se realizaría en base a la tasación regulada en el artículo 114 de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas), participada en un 100% por RENFE-Operadora y con un capital social de 10 millones de euros. Su objeto social consiste en la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualquier otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, de la gestión y explotación de material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

La autorización de estas operaciones societarias por el Consejo de Ministros se efectuó en concordancia con la propuesta efectuada por el Consejo de Administración de RENFE-Operadora que, en su reunión de 27 de junio de 2013, había aprobado el “proyecto de Nuevo Modelo de Grupo Empresarial RENFE-Operadora”; el proyecto incluía las memorias económica y justificativa, el proyecto de segregación-fusión, los balances de segregación y de fusión, el informe de los administradores sobre el proyecto, los estatutos de las Sociedades a crear, los informes de valoración previstos en el artículo 114 de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas relativos al material aportado a la nueva Sociedad de alquiler y a la segregación-fusión de las tres ramas de actividad y, también, las cuentas anuales de 2012 de las Sociedades afectadas por las operaciones. Con posterioridad al Acuerdo del Consejo de Ministros, el 30 de octubre de 2013 el Consejo de Administración de RENFE-Operadora acordó la ejecución de las operaciones societarias descritas, habilitando a su Presidente para elevarlas a público.

El 11 de diciembre de 2013 se formalizó la escritura de segregación-fusión en los términos establecidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros. En cuanto al valor patrimonial de las tres Sociedades constituidas, de acuerdo con los balances de segregación-fusión RENFE Viajeros, S.A. ha quedado valorada en 2.385,9 millones de euros, RENFE Mercancías, S.A. en 376,9 millones y RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. en 185,1 millones. Como ANEXO V de este Informe se incluyen los balances de segregación de las unidades de negocio de RENFE-Operadora y el detalle de los ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Informe de valoración de las ramas de actividad.

Posteriormente, con fecha 29 de abril de 2014, se ha formalizado la escritura de constitución de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. De acuerdo con el Informe de valoración del material a aportar por RENFE-Operadora a la nueva Sociedad en concepto de aportación no dineraria, el valor patrimonial de esta sería de 100 millones de euros, superior en 17,4 millones al que figuraba para esos bienes en la contabilidad de RENFE-Operadora; la valoración efectuada se basó en la tasación realizada por el personal técnico de Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. Como ANEXO VI se incluye la valoración de la aportación no dineraria elaborada por RENFE-Operadora en base a los datos contables a 31 de diciembre de 2012.

### III.- CONCLUSIONES

**Primera.-** RENFE-Operadora es una entidad pública empresarial creada el 1 de enero de 2005 en virtud de la disposición adicional tercera de la LSF, sucediendo en la prestación de los servicios ferroviarios a la antigua empresa pública RENFE. Su objeto social es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluye el mantenimiento de material rodante y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

En el periodo fiscalizado, ejercicios 2011 y 2012, RENFE-Operadora prestaba la mayor parte de los servicios de transporte ferroviario en el Estado español, tanto aquellos cuya titularidad correspondía a la AGE, como los correspondientes a los servicios de viajeros de cercanías y media distancia en Catalunya cuya titularidad correspondía a esta Comunidad Autónoma. Para los servicios ferroviarios de titularidad de la AGE, en el periodo fiscalizado los servicios de transporte de mercancías estaban sujetos al régimen de libre competencia y los servicios de transporte de viajeros estaban en proceso de reestructuración para dar cumplimiento a las disposiciones del Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, que regula el régimen de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en el que se establecen las reglas que informan las ayudas estatales al sector, limitándolas a las estrictamente necesarias para la compensación por los Estados de aquellos servicios deficitarios cuya continuidad esté justificada por razones de eficiencia energética, social, económica o medioambiental.

La AGE ha venido financiando los déficits de explotación generados en la prestación de los servicios ferroviarios por RENFE-Operadora. Así, durante el período fiscalizado, los instrumentos principales a través de los que se articularon las relaciones económicas y financieras entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora fueron el C-P 2006-2010 y el Convenio 2011-2012. (Apartado I.2)

**Segunda.-** El C-P 2006-2010 establece, para cada uno de los ejercicios a los que se refiere, los objetivos previstos para la evolución de los resultados y de la situación financiero-patrimonial de RENFE-Operadora, regulando específicamente los compromisos económico-financieros recíprocos asumidos por las partes. Para RENFE-Operadora esos compromisos se concretan en la implantación de un marco financiero-presupuestario y contable específico, la realización de un importante volumen de inversiones, la limitación de su endeudamiento, la contención de los gastos de personal y la puesta en marcha de un ERE y la definición de su estrategia de responsabilidad social empresarial; y para la AGE, en la cobertura de las necesidades financieras derivadas del C-P mediante las transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales con cargo a los PGE que se establecen en el C-P y en la incorporación en esos presupuestos de la autorización a RENFE-Operadora para incrementar su deuda de acuerdo con lo establecido en el C-P.

El C-P 2006-2010 no abordó en su clausulado la regulación de los efectos que se derivarían del incumplimiento por las partes de los compromisos asumidos, materia que debió ser regulada según establece la LGP en su artículo 68. Esta carencia regulatoria se puso de manifiesto en los últimos años de su vigencia cuando se produjeron incumplimientos por parte de la AGE en cuanto a las transferencias y aportaciones de recursos a RENFE-Operadora previstas en el C-P. (Apartado II.1.2)

**Tercera.-** El C-P 2006-2010 establece que RENFE-Operadora debía formular en cada ejercicio las cuentas anuales segregadas de sus cuatro áreas de actividad, a cuyo fin debía determinar los criterios de imputación de costes y de elaboración de dichas cuentas anuales y que estos criterios debían ser objeto de informe por la IGAE, que se encargaría también del control financiero de las cuentas anuales segregadas.

Hasta el cierre de los trabajos de fiscalización, RENFE-Operadora no había implantado la contabilidad analítica en su sistema informativo-contable, de forma que la determinación de los costes de sus áreas de actividad prevista en el C-P se realizaba en base a un modelo de reparto de los gastos e ingresos que estaba soportado en registros auxiliares de gestión y en los mencionados criterios de imputación. (Apartado II.1.3)

**Cuarta.-** Las cuentas segregadas por áreas de actividad formuladas por RENFE-Operadora para los cinco ejercicios del C-P presentan unos resultados de gestión con notables desviaciones respecto a los resultados previsto en el contrato, destacando la evolución positiva de “Alta velocidad a larga distancia” que alcanzó resultados positivos en 2009, un año antes de lo previsto, en contraposición del resto de áreas que presentan una evolución negativa, acentuada en los últimos ejercicios, en los que el negativo comportamiento del PIB español con variaciones negativas en 2009 y 2010 tuvo un impacto contractivo en el transporte ferroviario de viajeros y mercancías.

El área de Cercanías y media distancia presentó en el periodo de vigencia del C-P unos déficits de explotación crecientes sobre todo en los tres últimos ejercicios para los que la disminución del grado de ocupación de los trenes no pudo ser compensada con el incremento de tarifas y no vino acompañada del correlativo ajuste en los gastos de explotación. En el área de Alta velocidad y media distancia, la puesta en servicio completa de las líneas de alta velocidad entre Madrid y Barcelona, Málaga y Valladolid a finales de 2007 y 2008 supuso un hito muy positivo cualitativo y cuantitativo en el área que, no obstante, también notó los efectos de la contracción de la actividad económica en los dos ejercicios siguientes, con una disminución de viajeros que pudo ser compensada con la reducción de la producción y oferta de plazas en 2010, ejercicio que presentó los mayores resultados de gestión del periodo. Para las áreas de Mercancías y logística y Fabricación y mantenimiento los resultados de explotación reflejan una evolución negativa, a pesar de haberse implantado al inicio del periodo unos nuevos modelos de gestión con la finalidad de presentar resultados positivos a la finalización del C-P. (Apartado II.1.4)

**Quinta.-** Las inversiones realizadas por RENFE-Operadora en el periodo del C-P ascendieron a 5.349,7 millones de euros, lo que representa un elevado grado de ejecución del 92,7% respecto a las inversiones previstas. Los proyectos de inversión de mayor volumen inversor se desarrollaron en adquisiciones y mejoras de trenes y locomotoras, destinadas al transporte ferroviario de viajeros, tanto de cercanías y media distancia, como de alta velocidad y larga distancia.

Entre las actuaciones inversoras se acometieron inversiones financieras por 35,6 millones de euros materializadas en la constitución de sociedades mercantiles mixtas con las empresas constructoras de los nuevos trenes a las que se encargó su mantenimiento y reparación y en diferentes operaciones societarias con empresas privadas para operar en el sector de transporte de mercancías. (Apartado II.1.5)

**Sexta.-** RENFE-Operadora sobrepasó en todos los ejercicios de vigencia del C-P las cuantías previstas para el endeudamiento, presentando desviaciones al alza que alcanzaron el 20,5% en 2009 y el 27% en 2010, situándose el endeudamiento al cierre del C-P en 5.791,4 millones de euros, frente a los 4.560,9 millones previstos, situación consecuenta con las restricciones presupuestarias acordadas por el Gobierno en dichos ejercicios que redujeron la financiación a percibir de la AGE, llevando a RENFE-Operadora a acudir a los mercados de crédito privado. En consecuencia, la relación fondos propios/endeudamiento financiero real de RENFE-Operadora para los ejercicios 2009 y 2010, presentó una desviación significativamente negativa frente a lo previsto en el C-P. (Apartado II.1.6)

**Séptima.-** Durante su periodo de vigencia, RENFE-Operadora respetó lo establecido en el C-P 2006-2010 en cuanto a las limitaciones del número de efectivos de su plantilla media de personal pero no el compromiso de contener los gastos de personal en los términos previstos en el Contrato, vulnerando además la normativa presupuestaria aplicable a la Entidad que, de acuerdo con sus Estatutos y con la LSF, está sujeta en materia de personal al régimen propio de las sociedades mercantiles estatales para las que se establecen en las Leyes de PGE limitaciones al incremento de la masa salarial por recibir fondos presupuestarios destinados a cubrir su déficit de explotación, incrementos que RENFE-Operadora superó ampliamente, según los gastos reales por ella registrados.

De conformidad con lo previsto en el C-P, RENFE-Operadora implementó en el periodo 2005-2010 un ERE al que se acogieron 2.000 empleados, límite máximo autorizado, con un coste total registrado para la Entidad de 215,7 millones de euros frente a los 213,7 millones previstos. Las actuaciones del ERE han sido objeto de análisis en el alcance de una auditoría realizada por la IGAE sobre la gestión en materia de personal de RENFE-Operadora para el periodo 2005-2010, en cuyo informe se pone de manifiesto que se acogieron al ERE 24 trabajadores que habían reingresado en la Entidad procedentes de diversas situaciones, lo que supone un incumplimiento de lo acordado en el Plan Social que excluye expresamente del ERE a los trabajadores reingresados por cualquier modalidad. (Apartado II.1.7)

**Octava.-** Dentro de las actuaciones realizadas por RENFE-Operadora en materia de responsabilidad social empresarial, definidas en el C-P, se han desarrollado patrocinios de actividades, eventos y manifestaciones culturales y deportivas puestas en marcha por Entidades, en su mayor parte, sin ánimo de lucro. En el análisis de estas actuaciones de patrocinio de ha puesto de manifiesto una debilidad significativa de control interno, dado que RENFE-Operadora no había establecido documentalmente para la gestión de estas operaciones las directrices marco, desarrolladas en las instrucciones específicas oportunas, en las que quedarán reglados los procedimientos de evaluación, formalización, seguimiento y control de la ejecución de estas operaciones. (Apartado II.1.8)

**Novena.-** El C-P 2006-2010 cuantifica las transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales que debía realizar la AGE, con cargo a los PGE anuales, en unos importes totales de 2.624,5 y 2.140 millones de euros, respectivamente, destinadas a la compensación de las pérdidas generadas en las áreas de negocio de RENFE-Operadora y a la financiación del coste del ERE y de las inversiones en inmovilizado previstas.

Del análisis de las liquidaciones anuales aprobadas se pone de manifiesto, por una parte, que las transferencias corrientes previstas en el C-P para compensar los déficits de explotación de las áreas de negocio de RENFE-Operadora se habían estimado razonablemente, a la vista de los resultados reales registrados por la Entidad, alcanzando un defecto total para el periodo de 9,3 millones de euros; y, por otra, que las restricciones presupuestarias acordadas por el Gobierno en los ejercicios 2009 y 2010 afectaron negativamente a la financiación pública de la Entidad, ascendiendo la financiación prevista en el C-P no ejecutada por la AGE al cierre del ejercicio 2010 a 1.180,8 millones. Estos recursos fueron finalmente satisfechos a la Entidad con cargo a los PGE de los años 2011 y 2012. (Apartado II.1.9)

**Décima.-** El seguimiento y control de la ejecución del C-P 2006-2010 se encomendó a una Comisión creada al efecto, asignando su control financiero a la IGAE. En la revisión de estas actuaciones se ha puesto de manifiesto que se produjeron elevados retrasos temporales en la elaboración, presentación y aprobación de las liquidaciones anuales de la financiación de la AGE, que en el año 2009 no se reunió en ninguna ocasión la Comisión -incumpliendo lo dispuesto en el C-P que establece la obligación de celebrar, al menos, una reunión al año- y que la Comisión no remitió en ningún ejercicio a la CDGAE el informe anual sobre la evolución del C-P previsto entre su cometido funcional. (Apartado II.1.10)

**Undécima.-** Con la finalidad de cumplir con la normativa europea, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010 se establecieron las bases para la fijación de las OSP en el transporte ferroviario de viajeros competencia de la AGE; y el 30 de diciembre de 2010, también por Acuerdo del Consejo de Ministros, se declararon OSP todos los servicios de cercanías prestados por RENFE-Operadora en la RFIG cuya competencia corresponde a la AGE. Los Acuerdos citados disponen que el Estado, a través del Ministerio de Fomento, debía formalizar con RENFE-Operadora los oportunos contratos de servicio público para cercanías y media distancia con efectos desde el 1 de enero de 2011, en los que se reflejarían las condiciones en las que deberían prestarse los servicios y los mecanismos para la compensación del déficit de los servicios. Sin embargo, durante el ejercicio 2011 y la casi totalidad de 2012 RENFE-Operadora prestó los servicios sin ninguna referencia contractual, lo que condujo a que, al objeto de dar cobertura legal a las aportaciones presupuestarias previstas, el 17 de noviembre de 2012 se formalizara el Convenio 2011-2012.

Con posterioridad a la firma del Convenio, por Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, se declararon OSP determinados servicios de media distancia prestados por RENFE-Operadora en la red convencional, estableciéndose que el Ministerio de Fomento, debería formalizar antes del 30 de septiembre de 2013, con RENFE-Operadora en el correspondiente contrato de servicio público, plazo que no ha sido cumplido. (Apartado II.2.1)

**Duodécima.-** En lo que se refiere a su contenido, el del Convenio resulta sensiblemente más limitado que el que, para el contrato de servicio público, se establece en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, ya que no se incluyen en él los compromisos asumidos por RENFE-Operadora en relación con los ratios de calidad, los parámetros para el cálculo de la compensación, los criterios y mecanismos para ampliar o reducir el nivel de servicios y el sistema de incentivos y penalizaciones asociados a los compromisos de calidad; y únicamente establece como obligación de la AGE el importe máximo de las compensaciones económicas por los servicios prestados en 2011 y 2012 que debía abonar, por 454,8 y 423,9 millones de euros, respectivamente. (Apartado II.2.2)

**Decimotercera.-** Como obligaciones para RENFE-Operadora se establece, por una parte, la prestación durante los dos ejercicios de vigencia del Convenio de los servicios de transporte ferroviario competencia de la AGE incluidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 (servicios de cercanías y media distancia) con sus propios medios; y, por otra, la obligación de llevar una contabilidad separada por núcleos para los servicios objeto del Convenio. RENFE-Operadora cumplió en los dos ejercicios con las obligaciones materiales de prestación de los servicios; sin embargo, en cuanto a la segunda obligación, en el período fiscalizado RENFE-Operadora no había implantado un auténtico sistema de contabilidad analítica para el cálculo de los resultados de las actividades que eliminara las discrecionalidades existentes en el modelo establecido. (Apartado II.2.3)

**Decimocuarta.-** En su propuesta de liquidación del ejercicio 2011 por los servicios prestados de cercanías y media distancia de competencia de la AGE, RENFE-Operadora cuantificó el déficit (diferencia entre los ingresos y costes totales) en el importe recibido a cuenta, 454,8 millones de euros, ya que el Convenio 2011-2012 se había formalizado cuando la contabilidad de la Entidad correspondiente al ejercicio 2011 estaba definitivamente cerrada. La propuesta de 2012 formulada por RENFE-Operadora presentó un importe de 419 millones de euros, inferior al máximo previsto en el Convenio en 4,9 millones.

En sus Informes de verificación de las propuestas de liquidación de 2011 y 2012, ambos de 26 de diciembre de 2013, la IGAE realizó un ajuste global a la baja de la compensación a percibir por RENFE-Operadora en 2,6 millones de euros (un 0,6%) y 1,8 millones de euros (un 0,4%), respectivamente, al no aceptar la imputación de determinados costes de transferencia y gastos comunes.

En definitiva, la subvención total percibida por RENFE-Operadora para los ejercicios 2011 y 2012 ascendió a 452,2 y 417,2 millones de euros, respectivamente, que suponen una financiación media por parte de la AGE en 2011 de 1,38 euros por viajero (0,79 por viajero en cercanías y 9,42 por viajero en media distancia), que se redujo en 2012 a 1,29 euros (0,73 en cercanías y 9,02 en media distancia). (Apartado II.2.4)

**Decimoquinta.-** El Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 establecía, respecto de los servicios ferroviarios de media distancia, que RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios tal como hasta ese momento lo venía haciendo en la RFIG, sin perjuicio de la existencia de convenios en vigor con las CCAA, previendo que la AGE negociaría con las CCAA qué servicios deberían ser declarados OSP, estableciendo para ello un plazo inicial hasta 31 de diciembre de 2011 que podía ampliarse hasta finales de 2012.

Durante el ejercicio 2011 y hasta el 28 de diciembre de 2012 no se declaró OSP ninguno de los servicios de media distancia prestados por RENFE-Operadora; por lo tanto, hasta dicha fecha la AGE asumió la financiación del déficit correspondiente mediante el Convenio 2011-2012, lo que ha podido suponer un desincentivo durante ambos ejercicios a la formalización de nuevos convenios con las CCAA o con Corporaciones Locales para financiar el déficit de algún servicio específico; de hecho, durante ambos ejercicios no se formalizó ningún convenio nuevo, sino únicamente adendas a convenios anteriores.

Los saldos de deudores registrados por RENFE-Operadora por convenios para prestación de servicios de transporte con CCAA y Corporaciones Locales a 31 de diciembre de 2010, 2011 y 2012 ascendían a 82,9, 88,4 y 95,9 millones de euros, respectivamente, de los que se encontraban provisionados 40,9 millones a finales de 2010 y 58,8 millones a finales de 2011 y 2012, lo que representa el 49%, 67% y 61% de los saldos. En cuanto a las operaciones de 2011 y 2012, RENFE-Operadora reconoció ingresos por 17,2 millones y 14,5 millones, respectivamente, habiendo cobrado solamente 11,8 y 7 millones. (Apartado II.2.6)

**Decimosexta.-** Por sendos reales decretos, se traspasaron a Catalunya funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril; con efectos de 1 de enero de 2010 los servicios de cercanías de Barcelona y con efectos 1 de enero de 2011 los servicios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho convencional de la RFIG cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Catalunya. En ambos traspasos se señala que corresponde a la AGE la financiación de los servicios a prestar por RENFE-Operadora con las características que se venían desarrollando y que, en el caso de que se llevaran a cabo mejoras en esos servicios, su financiación correspondería a la Generalitat de Catalunya. También se establece que en el caso de los servicios de cercanías de Barcelona y para 2010, la Generalitat se subrogaría en la posición de la AGE en el C-P 2006-2010 suscrito con RENFE-Operadora, si bien dicha subrogación no llegó a ser formalizada documentalmente.

La prestación de los servicios declarados OSP por la Generalitat y la financiación de déficit de explotación debía ser objeto de un contrato de servicio público entre la Generalitat y RENFE-Operadora que, a pesar de haber sido objeto de distintas negociaciones, no ha llegado a ser firmado. RENFE-Operadora cuantificó el déficit por la prestación de los servicios correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012 aplicando un sistema de cálculo recogido en el Borrador de Contrato de servicio público aprobado el 19 de octubre de 2011 por el OMCCG-RO, que no llegó a formalizarse. El déficit cuantificado ascendió a 135,8 y 120,1 millones de euros, respectivamente, importes que incluyen un 3% de los gastos como mayor compensación en concepto de beneficio. Aunque el establecimiento de este beneficio está respaldado por el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, debería haberse acordado entre la AGE y RENFE-Operadora y, dado que los servicios a los que se refiere la prestación han sido declarados OSP y se prestan por una entidad pública, debería ser, en caso de existir, de carácter simbólico. En este sentido, el Contrato para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril competencia de la AGE sujetos a OSP para los ejercicios 2013 a 2015, firmado el 16 de diciembre de 2013, no incluye ninguna compensación en concepto de beneficio.

Con posterioridad a la formulación de la cuentas anuales de 2012, el 17 de junio de 2013 el OMCCG-RO aprobó un nuevo Borrador de Contrato de servicio público para los ejercicios 2011 a 2015 entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora, que también prevé un 3% de los gastos en concepto de beneficio. De acuerdo con el cálculo contenido en el nuevo Borrador, las compensaciones de 2011 y 2012 quedarán reducidas a 130,2 y 106,2 millones de euros, de las que RENFE-Operadora debería tener registradas en su contabilidad la parte correspondiente al resultado de gestión real, 120,9 y 97,2 millones, respectivamente. (Apartados II.3.1 y II.3.2)

**Decimoséptima.-** En diciembre de 2010 se firmó un Convenio entre la AGE y la Generalitat de Catalunya para el pago de 50 millones de euros destinados a financiar mejoras en las infraestructuras de cercanías de Barcelona cuya ejecución correspondía a RENFE-Operadora. A

31 de diciembre de 2012, la Entidad había ejecutado inversiones por 23,4 millones de euros y la Generalitat había realizado pagos por 1,5 millones. El Convenio prevé que una Comisión de seguimiento del Convenio anualmente debía aprobar las liquidaciones presentadas por RENFE-Operadora; sin embargo, esta Comisión no se constituyó hasta abril de 2014 y en esa primera reunión dio por acreditada la totalidad de la inversión que debía realizar RENFE-Operadora. A la fecha de redacción de este Informe, el importe pendiente de pago por la Generalitat a RENFE-Operadora ascendía a 30,5 millones de euros. (Apartado II.3.3)

**Decimoctava.-** El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, establece la restructuración de RENFE-Operadora mediante la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales para sus tres actuales áreas de actividad -viajeros, mercancías y logística y fabricación y mantenimiento- y para una nueva área -gestión de activos-, participadas íntegramente por RENFE-Operadora. Estas operaciones societarias se han formalizado entre diciembre de 2013 y abril de 2014. (Apartado II.5)

## IV.- RECOMENDACIONES

**Primera.-** La configuración de los C-P como instrumentos presupuestarios y financieros básicos en los que se planifica y programa la actividad de las Entidades públicas que los suscriben con la AGE y, en su caso, las transferencias de recursos presupuestarios a efectuar, aconseja que su periodo de vigencia se limite a un intervalo temporal que no exceda de tres ejercicios, periodo establecido en la LGP en los principios de programación presupuestaria para la determinación de los escenarios plurianuales, lo que contribuiría a minimizar los riesgos de que las previsiones económico-financieras que incorporan los C-P sufran cambios significativos.

**Segunda.-** RENFE-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se ha segregado su actividad deberían implantar un sistema de contabilidad analítica normalizado, superando el actual planteamiento de imputación de costes, que permita determinar objetivamente la totalidad de sus costes y de sus ingresos y, consecuentemente, los resultados de los distintos centros, servicios y actividades, lo que posibilitaría obtener información y estados económico-financieros pertinentes y relevantes para la toma de decisiones en la gestión, tanto en los servicios ferroviarios declarados de interés público como de aquellos sujetos o en preparación a la libre competencia.

El sistema de contabilidad analítica debería integrar un “manual de procedimientos contables y administrativos” que contenga, con el detalle necesario, las funciones y responsabilidades de las unidades encargadas de la aplicación y desarrollo del modelo implantado.

**Tercera.-** Sería conveniente que por los órganos de dirección de RENFE-Operadora se establecieran las directrices marco que informaran sus actuaciones de patrocinio, acompañadas de las oportunas instrucciones internas escritas que las regulen. Estas instrucciones internas deberían detallar los procedimientos para la evaluación, aprobación, formalización, seguimiento y control de la ejecución de estas operaciones, así como para la valoración de la eficacia en la consecución de los objetivos perseguidos.

Madrid, 30 de octubre de 2014

EL PRESIDENTE

Ramón Álvarez de Miranda García

## ANEXO

### RELACIÓN DE ANEXOS

- ANEXO I.-** BALANCES DE SITUACIÓN Y CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS RENFE-Operadora EJERCICIOS 2010 - 2011 - 2012
- ANEXO II.-** INVERSIONES FINANCIERAS EFECTUADAS EN EJECUCIÓN DEL C-P 2006-2010
- ANEXO III.-** DETALLE DE LAS LIQUIDACIONES PROVISIONALES DE LOS EJERCICIOS 2011 Y 2012.- DATOS DE VIAJEROS, DE INGRESOS POR VIAJEROS Y DE APORTACION MEDIA DE LA AGE.
- ANEXO IV.-** FEVE: BALANCES DE SEGREGACIÓN SEGÚN CUENTAS ANUALES 2012
- ANEXO V.-** BALANCES DE SEGREGACIÓN DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO EXISTENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2012
- ANEXO VI.-** VALORACIÓN DE LA APORTACIÓN DINERARIA DE RENFE-Operadora A LA SOCIEDAD RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.

## ANEXO I

## Balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias RENFE Operadora Ejercicios 2010 - 2011 - 2012

(en miles de euros)

ACTIVO	2010	2011	2012	PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2010	2011	2012
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>7.458.024</b>	<b>7.065.540</b>	<b>6.943.973</b>	<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>3.365.905</b>	<b>2.989.393</b>	<b>2.945.194</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>50.502</b>	<b>66.627</b>	<b>63.497</b>	<b>A-1) Fondos Propios</b>	<b>3.357.672</b>	<b>2.987.446</b>	<b>2.947.930</b>
1. Concesiones			2.245	<b>I. Capital</b>	<b>3.374.247</b>	<b>3.374.247</b>	<b>3.374.249</b>
2. Patentes, licencias, marcas y similares				1. Capital escriturado	3.374.247	3.374.247	3.374.249
3. Aplicaciones informáticas	50.502	54.491	61.252	2. Capital no exigido	(98.362)	(51.039)	(51.039)
4. Otro inmovilizado intangible y en curso		12.136		<b>III. Reservas</b>	<b>(98.362)</b>	<b>(51.039)</b>	<b>(51.039)</b>
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>7.037.953</b>	<b>6.834.061</b>	<b>6.701.565</b>	3. Otras reservas	(98.362)	(51.039)	(51.039)
1. Terrenos y construcciones	183.870	201.745	204.729	<b>V. Resultados de ejercicios anteriores</b>			(335.763)
2. Instalaciones técnicas y otro inmov. Material	5.941.908	6.207.870	6.242.072	<b>VI. Otras aportaciones de socios</b>	101.564	0	0
3. Inmovilizado material en curso y anticipos	912.175	424.446	254.764	<b>VII. Resultado del ejercicio</b>	<b>(19.777)</b>	<b>(335.762)</b>	<b>(39.517)</b>
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>				<b>A-2) Ajustes por cambio de valor</b>	<b>1.975</b>	<b>(4.022)</b>	<b>(8.441)</b>
1. Terrenos				<b>II. Operaciones de cobertura</b>	<b>0</b>	<b>(4.022)</b>	<b>(8.441)</b>
2. Construcciones				<b>V. Otros</b>	<b>1.975</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asoci. L.P.</b>	<b>55.319</b>	<b>159.738</b>	<b>171.264</b>	<b>A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>6.258</b>	<b>5.969</b>	<b>5.705</b>
1. Instrumentos de patrimonio	55.319	109.093	121.551	<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>4.892.927</b>	<b>5.108.452</b>	<b>4.838.223</b>
2. Créditos a empresas		50.645	49.713	<b>I. Provisiones a largo plazo</b>	<b>56.051</b>	<b>52.520</b>	<b>45.683</b>
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>7.371</b>	<b>2.889</b>	<b>2.243</b>	1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	45.753	23.592	25.719
1. Instrumentos de patrimonio	1.284	1.209	1.209	2. Actuaciones medioambientales	2.830	2.094	1.576
2. Créditos a terceros	1.266	1.531	905	4. Otras provisiones	7.468	26.834	18.388
3. Derivados	4.672			<b>II. Deudas a largo plazo</b>	<b>4.825.008</b>	<b>5.027.920</b>	<b>4.770.005</b>
4. Otros activos financieros	149	149	129	2. Deudas por entidades de crédito	4.795.414	4.999.119	4.737.622
<b>VI. Activos por impuestos diferidos</b>	<b>0</b>	<b>1.724</b>	<b>3.617</b>	1. Derivados		3.497	7.844
<b>VII. Deudores operaciones de tráfico a largo plazo</b>	<b>306.879</b>	<b>501</b>	<b>1.787</b>	2. Otros pasivos financieros	29.594	25.304	24.529
				<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a Largo Plazo</b>	<b>0</b>	<b>18.837</b>	<b>15.520</b>

ACTIVO	2010	2011	2012	PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2010	2011	2012
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>1.780.721</b>	<b>2.248.238</b>	<b>1.942.721</b>	<b>IV. Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>3.528</b>	<b>2.558</b>	<b>2.445</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>2.532</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>V. Periodificación a largo plazo</b>	<b>8.340</b>	<b>6.617</b>	<b>4.890</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>38.267</b>	<b>50.023</b>	<b>52.790</b>	<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>979.913</b>	<b>1.215.953</b>	<b>1.103.277</b>
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	38.267	50.023	52.790	<b>II. Provisiones a corto plazo</b>	<b>41.682</b>	<b>29.372</b>	<b>7.103</b>
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>1.480.721</b>	<b>1.335.167</b>	<b>928.249</b>	<b>III. Deudas a corto plazo</b>	<b>278.912</b>	<b>354.200</b>	<b>359.115</b>
1. Clientes por ventas y prestaciones servicio	230.288	144.333	131.481	2. Deudas con entidades de crédito	115.670	264.517	303.149
b) Clientes por ventas y prestaciones de servicios a corto plazo	230.288	144.333	131.481	4. Derivados	3.253	4.591	5.860
2. Clientes empresas del grupo y asociadas	33.524	92.577	92.145	5. Otros pasivos financieros	159.989	85.092	50.106
3. Deudores varios	1.176.363	1.033.285	637.905	<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a Corto Plazo</b>	<b>3.051</b>	<b>26.860</b>	<b>29.923</b>
4. Personal	1.329	1.181	1.074	<b>IV. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>630.890</b>	<b>773.844</b>	<b>683.318</b>
5. Activos por impuesto corriente	582	3.042	8.320	1. Proveedores	448.250	569.342	457.700
6. Otros créditos con las Administraciones Públicas	38.635	60.749	59.324	b) Proveedores a corto plazo	448.250	569.342	457.700
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas, a C.P.</b>	<b>0</b>	<b>7.685</b>	<b>9.353</b>	2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas.	83.201	129.394	107.077
1. Créditos a empresas		5.482	5.902	3. Acreedores varios	54.777	27.752	80.600
2. Otros activos financieros		2.203	3.451	4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	25.167	15.330	12.902
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>1.094</b>	<b>3.610</b>	<b>919</b>	6. Otras deudas con las Administraciones Públicas	19.475	32.026	25.039
2. Créditos a empresas		2.085	295	<b>V. Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>25.378</b>	<b>31.657</b>	<b>23.818</b>
4. Derivados	682	1.187	332				
5. Otros activos financieros	412	338	292				
<b>V. Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>3.954</b>	<b>3922</b>	<b>5.848</b>				
<b>VI. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>254.153</b>	<b>847.831</b>	<b>945.562</b>				
1. Tesorería	8.890	3.673	18.631				
2. Otros activos líquidos equivalentes	245.263	844.158	926.931				
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>9.238.745</b>	<b>9.313.778</b>	<b>8.886.694</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>9.238.745</b>	<b>9.313.778</b>	<b>8.886.694</b>

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	2010	2011	2012
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>1.929.732</b>	<b>2.022.946</b>	<b>1.984.807</b>
b) Prestaciones de servicios.	1.929.732	2.022.946	1.984.807
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo.</b>	<b>15.281</b>	<b>9.949</b>	<b>6.463</b>
<b>4. Aprovisionamientos.</b>	<b>(63.958)</b>	<b>(66.983)</b>	<b>(58.955)</b>
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles.	(63.142)	(66.971)	(58.955)
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos.	(816)	(12)	0
<b>5. Otros ingresos de explotación.</b>	<b>547.265</b>	<b>660.871</b>	<b>669.920</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.	135.446	153.387	132.506
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio.	411.819	507.484	537.414
<b>6. Gastos de personal.</b>	<b>(781.675)</b>	<b>(804.164)</b>	<b>(774.794)</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados.	(617.538)	(638.979)	(609.344)
b) Cargas sociales.	(164.923)	(165.523)	(166.140)
c) Provisiones.	786	338	690
<b>7. Otros gastos de explotación.</b>	<b>(1.449.829)</b>	<b>(1.581.995)</b>	<b>(1.474.453)</b>
a) Servicios exteriores.	(1.430.382)	(1.555.798)	(1.470.560)
b) Tributos.	(1.288)	(2.197)	(1.214)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales.	(18.159)	(24.000)	(2.679)
<b>8. Amortización del inmovilizado.</b>	<b>(336.002)</b>	<b>(366.288)</b>	<b>(302.276)</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras.</b>	<b>512</b>	<b>559</b>	<b>377</b>
<b>10. Excesos de provisiones.</b>	<b>12.297</b>	<b>697</b>	<b>9.799</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado.</b>	<b>787</b>	<b>-7.438</b>	<b>15.239</b>
a) Deterioros y pérdidas.	(3.521)	(13.766)	(2.181)
b) Resultados por enajenaciones y otras.	4.308	6.328	17.420
<b>13. Otros resultados</b>	<b>215.117</b>	<b>30.646</b>	<b>0</b>
<b>A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>89.528</b>	<b>(101.200)</b>	<b>76.127</b>
<b>14. Ingresos financieros.</b>	<b>29.271</b>	<b>32.853</b>	<b>37.752</b>
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio.	5.972	5.550	5.818
a1) En empresas del grupo y asociadas.	3.726	3.531	4.411
a2) En terceros.	2.246	2.019	1.407

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	2010	2011	2012
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros.	23.299	27.303	31.934
b1) De empresas del grupo y asociadas.	0	2.299	1.841
b2) De terceros.	23.299	25.004	30.093
<b>15. Gastos financieros.</b>	<b>(124.926)</b>	<b>(168.227)</b>	<b>(153.935)</b>
b) Por deudas con terceros.	(124.926)	(168.227)	(153.935)
<b>17. Diferencias de cambio.</b>	<b>(13.649)</b>	<b>(2.474)</b>	<b>(610)</b>
<b>18. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros.</b>	<b>0</b>	<b>(96.714)</b>	<b>1.149</b>
a) Deterioro y pérdidas.	0	(96.714)	1.149
<b>A.2) RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(109.304)</b>	<b>(234.562)</b>	<b>(115.644)</b>
<b>A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(19.777)</b>	<b>(335.762)</b>	<b>(39.517)</b>
<b>A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>(19.777)</b>	<b>(335.762)</b>	<b>(39.517)</b>
<b>A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>(19.777)</b>	<b>(335.762)</b>	<b>(39.517)</b>

## ANEXO II

## Inversiones financieras efectuadas en ejecución del C-P 2006-2010

(en miles de euros)

ÁREA DE ACTIVIDAD	SOCIEDAD	% PART. DE RENFE-OPERADORA		DESCRIPCIÓN OPERACIÓN	IMPORTE
		31 dic. 2010	31 dic. 2012		
Fabricación y Mantenimiento	ACTREN, MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	49	49	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora con la empresa suministradora de los trenes CAF	1.470
Fabricación y Mantenimiento	BTREN, MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	49	49	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora con la empresa suministradora de los trenes BOMBARDIER	2.450
Fabricación y Mantenimiento	ERION, MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	49	49	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora con la empresa suministradora de los trenes VOSSLOH	245
Fabricación y Mantenimiento	IRVIA, MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	49	49	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora con la empresa suministradora de los trenes ALSTOM	3.675
Fabricación y Mantenimiento	NERTUS, MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	49	49	Ampliación de capital en la sociedad constituida por RENFE-Operadora con la empresa suministradora de los trenes SIEMENS	3.430
Fabricación y Mantenimiento	TARVIA, MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A. **	49	49	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora con la empresa suministradora de los trenes TALGO	4.410
Mercancías y Logística	ALGETREN LOGÍSTICA, S.A.	49	49	Suscripción del 40 % de la ampliación de capital de la Sociedad	480
Mercancías y Logística	CARGOMETRO RAIL TRANSPORT S.A.**	25	25	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora y una empresa privada	4
Mercancías y Logística	CONSTRURAIL S.A.	49	49	Suscripción ampliación de capital	1.177
Mercancías y Logística	DEPOT TMZ SERVICES S.L.**	24,5	24,5	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora y dos empresas privadas	147
Mercancías y Logística	LOGIRAIL, S.A. (anteriormente COIN ASESORES, S.A.)	100	100	Adquisición de la participación en el capital Social de una empresa privada.	446
Mercancías y Logística	LOGÍSTICA Y TRANSPORTE FERROVIARIO, S.A. (LTF) **	100	100	Adquisición del 100 % del capital social de la Sociedad	4.492
Mercancías y Logística	PECOVA, S.A.	55	60	Adquisición del 55 % del capital social de la Sociedad	5.637
Mercancías y Logística	RAILSIDER LOGÍSTICA FERROVIARIA SA.	49	49	Constitución de la Sociedad por RENFE-Operadora y un grupo privado empresarial	7.451
Mercancías y Logística	U.T.E. ENTRE LOGITREN FERROVIARIA S.A. Y RENFE OPERADORA			Constitución de una U.T.E. para servicios de transporte intermodal entre puerto de Valencia y Zaragoza plaza	30
Corporación	ALMERIA ALTA VELOCIDAD S.A. *	12,5	12,5	Constitución de Sociedad para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería	75
Corporación	EMPRESA PARA LA GESTIÓN DE RESIDUOS INDUSTRIALES, S.A. (EMGRISA) *	0,08	0,08	Adquisición, participación financiera	6
				<b>TOTAL</b>	<b>35.625</b>

(\*) Sociedades mercantiles estatales con participación pública mayoritaria en su capital social, ostentada junto con RENFE-Operadora por otras Administraciones Públicas.

(\*\*) Sociedades afectadas por el Plan de Desinversión de empresas participadas por RENFE-Operadora aprobado por Acuerdos de Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 y de 20 de septiembre de 2013.

## ANEXO III

**Detalle de las liquidaciones provisionales de los ejercicios 2011 y 2012**  
**Datos de viajeros, de ingresos por viajeros y de aportación media de la AGE**

**Datos de la Liquidación Provisional de 2011**

CONCEPTO	CERCANÍAS													SUMA OSP COMP ESTADO
	MADRID	SEVILLA	MÁLAGA	CÁDIZ	ASTURIAS	SANTANDER	ZARAGOZA	VALENCIA	MURCIA	BILBAO	SAN SEBASTIAN	TOTAL	MEDIA DISTANCIA	
Déficit calculado (miles de euros)	-108.078	-18.470	-5.627	-6.453	-17.719	-7.683	-3.594	-32.511	-10.103	-21.848	-11.300	-243.396	-211.422	-454.818
Viajeros (miles)	233.681	7.984	9.774	3.170	6.256	1.035	238	19.521	4.351	13.142	7.148	306.300	22.444	328.744
Ingresos por tráfico (miles)	205.449	8.798	10.836	3.991	7.073	1.050	154	29.834	6.911	9.341	7.285	290.722	186.153	476.875
Ingresos por viajero (euros)	0,88	1,10	1,11	1,26	1,13	1,01	0,65	1,53	1,59	0,71	1,02	0,95	8,29	1,45
Pago AGE por viajero (euros)	0,46	2,31	0,58	2,04	2,83	7,43	15,10	1,67	2,32	1,66	1,58	0,79	9,42	1,38
% déficit sobre total cercanías	44,40%	7,59%	2,31%	2,65%	7,28%	3,16%	1,48%	13,35%	4,15%	8,95%	4,64%	100,00%		
% viajeros sobre total cercanías	76,29%	2,61%	3,19%	1,05%	2,04%	0,34%	0,08%	6,37%	1,42%	4,23%	2,33%	100,00%		

**Datos de la Liquidación Provisional de 2012**

CONCEPTO	CERCANÍAS													SUMA OSP COMP ESTADO
	MADRID	SEVILLA	MÁLAGA	CÁDIZ	ASTURIAS	SANTANDER	ZARAGOZA	VALENCIA	MURCIA	BILBAO	SAN SEBASTIAN	TOTAL	MEDIA DISTANCIA	
Déficit calculado (miles de euros)	-97.607	-17.614	-4.841	-6.864	-17.752	-7.192	-3.673	-26.007	-10.633	-19.794	-10.235	-222.213	-196.787	-419.000
Viajeros (miles)	231.114	9.055	9.168	3.446	6.009	1.034	343	19.226	4.675	12.862	6.986	303.918	21.826	325.744
Ingresos por tráfico (miles)	216.099	9.666	12.030	4.499	7.247	1.160	310	31.269	7.422	9.207	7.504	306.413	191.538	497.951
Ingresos por viajero (euros)	0,94	1,07	1,31	1,31	1,21	1,12	0,90	1,63	1,59	0,72	1,07	1,01	8,78	1,53
Pago AGE por viajero (euros)	0,42	1,95	0,53	1,99	2,95	6,96	10,71	1,35	2,27	1,54	1,47	0,73	9,02	1,29
% déficit sobre total cercanías	43,92%	7,83%	2,18%	3,09%	7,98%	3,24%	1,65%	11,70%	4,79%	8,91%	4,61%	100,00%		
% viajeros sobre total cercanías	76,04%	2,98%	3,02%	1,13%	1,98%	0,34%	0,11%	6,33%	1,54%	4,23%	2,30%	100,00%		

**VARIACIONES**

Reducción déficit 2012/2011	10,471	856	786	-411	-33	501	-79	6.504	-530	2.054	1.065	21.183	14.635	35.818
% reducción	-9,69%	-4,63%	-13,97%	6,37%	0,19%	-6,51%	2,20%	-20,01%	5,25%	-9,40%	-9,42%	-8,70%	-6,92%	-7,88%
Reducción viajeros 2012/2011	2.567	-1.071	606	-276	247	1	-105	295	-324	280	162	2.382	618	3.000
% reducción	1,10%	-13,41%	6,20%	-8,71%	3,95%	0,10%	-44,12%	1,51%	-7,45%	2,13%	2,27%	0,78%	2,75%	0,91%
Reducción ingresos por viajero	0,06	-0,03	0,20	0,05	0,08	0,11	0,26	0,10	0,00	0,01	0,05	0,06	0,48	0,08
% reducción	6,35%	-3,13%	18,36%	3,70%	6,67%	10,59%	39,68%	6,42%	-0,05%	0,71%	5,39%	6,22%	5,81%	5,33%
Reducción pago AGE por viajero	-0,04	-0,37	-0,05	-0,04	0,12	-0,48	-4,39	-0,31	-0,05	-0,12	-0,12	-0,06	-0,40	-0,10
% reducción	-8,69%	-15,91%	-8,28%	-2,15%	4,30%	-6,42%	-29,09%	-18,76%	-2,05%	-7,43%	-7,32%	-7,99%	-4,29%	-7,03%

## ANEXO IV

## FEVE: Balances de segregación según cuentas anuales 2012



## 23. BALANCE DE SEGREGACIÓN DE FEVE

Balance de Situación a 31 de Diciembre de 2012 segregado entre las entidades públicas empresariales RENFE-Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), según los criterios establecidos en la Orden FOM/2818/2012 de 28 de diciembre.

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



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

(1) En el apartado 3 del punto Primero de la Orden FOM/2818/2012, de 28 de Diciembre correspondiente a la "Delimitación de espacios y derechos de uso", se establece el reconocimiento de un derecho de uso y reposición recíproco para ADIF y RENFE-Operadora sobre las superficies y espacios de uso administrativo y de uso operativo en estaciones de viajeros, estaciones de mercancías y talleres de FEVE.

Aplicando los criterios de registro y valoración que se desprenden de la respuesta emitida con fecha 21 de septiembre de 2006 por la Subdirección General de Planificación y Dirección de Contabilidad a la consulta elevada por la Oficina Nacional de Auditoría a los derechos de uso reconocidos en la Orden FOM/2818/2012 sobre los criterios de segregación de FEVE, supone que cada una de las entidades, ADIF y RENFE-Operadora, reconocerán en sus respectivos balances un activo intangible por el valor contable de los espacios asignados a la otra entidad sobre los que ostentan el derecho de uso que, al no tener fecha de extinción, será amortizable en función de la vida útil restante de los mismos. Del mismo modo se reconocerá el deterioro de los activos sobre los que la otra entidad



ostenta un derecho de uso por su valor contable, que se determinará en proporción a los metros que éste representa sobre la superficie total de cada uno de los activos. Ambos efectos tendrán como contrapartida la cuenta de Patrimonio y están reflejados en los epígrafes correspondientes de este Balance de segregación.

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

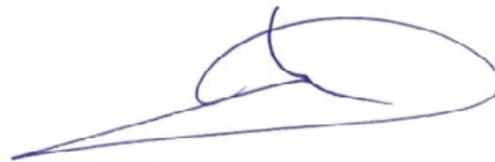
- Derecho de uso reconocido a ADIF: 262.819,52 euros
- Derecho de uso reconocido a RENFE-Operadora 2.128.667,77 euros

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

En Madrid, a 7 de junio de 2013



Julio Gómez-Pomar Rodríguez  
Presidente de RENFE-Operadora



Gonzalo Jorge Ferre Moltó  
Presidente de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

## ANEXO V

Balances de segregación de las unidades de negocio existentes a 31 de diciembre de 2012

## ANEXO VI

Valoración de la aportación dineraria de Renfe-operadora a la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

**DESCRIPCIÓN Y VALORACIÓN DE LOS BIENES, DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE CONFORMAN LA APORTACIÓN NO DINERARIA**

La valoración de los elementos patrimoniales que conforman la aportación a efectuar a RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. es la siguiente:

Aportación no dineraria	(Miles de euros)
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>196.895</b>
II. Inmovilizado material	196.895 (1)
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>16.740</b>
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	16.740 (3)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>213.635</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	(61) (2)
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>(61)</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>(106.107)</b>
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	(105.974) (3)
IV. Pasivos por impuesto diferido	(26) (2)
V. Periodificaciones a largo plazo	(107) (3)
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>(7.464)</b>
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	(7.464) (3)
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>(113.571)</b>
<b>TOTAL VALOR APORTACION NO DINERARIA</b>	<b>100.003</b>

Dirección General Económico-Financiera  
Dirección de Finanzas y Administración

renfe

A continuación se presentan los balances de RENFE-Operadora y de FEVE (el correspondiente a la parte de su patrimonio que asume RENFE-Operadora) a 31 de diciembre de 2012, junto con los ajustes a realizar para obtener los balances segregados de las sociedades beneficiarias y el que permanece en RENFE-Operadora.

ACTIVO	Datos en miles de euros								
	Entidades beneficiarias			Resb EPE	TOTAL	RENFE-Operadora	FEVE (rama Operadora)	Ajustes	TOTAL
	Viajeros	Fabricación y Mantenimiento	Mercancías						
<b>A) ACTIVO NOCORRIENTE</b>	5.866.912	462.675	57.7.331	7.927.995	14.855.113	6.943.973	249.495	7.661.644	14.855.113
I. Inmovilizado intangible	11.118	4.031	6.387	45.384	66.920	63.497	3.423	0	66.920
II. Inmovilizado material	5.849.666	452.319	37.364	271.173	6.946.797	6.701.565	245.232	0	6.946.797
III. Inversiones inmobiliarias	0	0	0	191	191	0	191	0	191
IV. Inversiones en empresas del grupo	2.947	26.355	197.266	7.599.841	7.826.409	171.265	36	7.655.108	7.826.409
V. Inversiones financieras a largo plazo	1.394	170	38	7.789	9.391	2.243	612	6.536	9.391
VI. Activos por impuesto diferido	0	0	0	3.617	3.617	3.617	0	0	3.617
VII. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar no corrientes	1.787	0	0	0	1.787	0	1.787	0	1.787
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	1.413.681	265.991	218.491	396.880	2.294.542	1.942.721	217.900	330.031	2.294.542
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	3.193	0	1	3.194	0	3.194	0	3.194
II. Existencias	427	57.178	0	0	57.605	52.790	4.815	0	57.605
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	753.129	96.176	77.075	14.739	941.119	928.248	12.869	0	941.118
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	0	842	8.510	330.031	339.384	9.353	0	330.031	339.384
V. Inversiones financieras a corto plazo	0	295	30	600	925	920	5	0	925
VI. Periodificaciones a corto plazo	4.662	1	64	1.121	5.848	5.848	0	0	5.848
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	655.363	107.905	132.812	50.389	946.469	945.562	907	0	946.469
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>7.280.492</b>	<b>748.465</b>	<b>795.821</b>	<b>8.324.876</b>	<b>17.149.655</b>	<b>8.886.695</b>	<b>271.285</b>	<b>7.991.675</b>	<b>17.149.655</b>

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Datos en miles de euros								
	Entidades beneficiarias			Resb EPE	TOTAL	RENFE-Operadora	FEVE (rama Operadora)	Ajustes	TOTAL
	Viajeros	Fabricación y Mantenimiento	Mercancías						
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	(2.366.657)	(191.502)	(376.882)	(3.017.346)	(5.972.688)	(2.945.195)	(57.963)	(2.969.410)	(5.972.688)
A-1) Fondos propios	(2.385.866)	(185.135)	(376.882)	(3.025.592)	(5.973.474)	(2.947.930)	(56.134)	(2.969.410)	(5.973.474)
A-2) Ajustes por cambio de valor	0	0	0	8.440	8.440	8.440	0	0	8.440
A-3) Subvenciones, abonos y legados recibidos	(992)	(6.367)	(0)	(1194)	(7.554)	(5.705)	(1.849)	0	(7.554)
<b>B) PASIVO NOCORRIENTE</b>	(4.138.292)	(309.647)	(326.716)	(4.892.112)	(9.666.665)	(4.838.223)	(136.208)	(4.692.234)	(9.666.665)
I. Provisiones a largo plazo	(27.966)	(9.214)	(4.112)	(21.535)	(62.827)	(45.683)	(17.144)	0	(62.827)
II. Deudas a largo plazo	(6.301)	(17.911)	(278)	(4.870.323)	(4.894.813)	(4.770.006)	(118.271)	(6.536)	(4.894.813)
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	(4.099.471)	(279.411)	(322.016)	(0)	(4.700.898)	(15.200)	0	(4.685.698)	(4.700.898)
IV. Pasivos por impuesto diferido	(425)	(2.729)	(0)	(83)	(3.237)	(2.445)	(792)	0	(3.237)
V. Periodificaciones a largo plazo	(4.128)	(281)	(309)	(171)	(4.890)	(4.890)	0	0	(4.890)
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	(765.343)	(247.417)	(92.225)	(415.417)	(1.510.402)	(1.103.277)	(77.094)	(330.031)	(1.510.402)
II. Provisiones a corto plazo	(3.942)	(1.744)	(647)	(1.543)	(7.876)	(7.103)	(773)	0	(7.876)
III. Deudas a corto plazo	(57.489)	(7.262)	(2.386)	(355.517)	(422.654)	(359.115)	(63.538)	0	(422.654)
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	(290.723)	(19.704)	(49.527)	0	(359.954)	(29.923)	0	(330.031)	(359.954)
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(379.371)	(218.707)	(39.665)	(58.357)	(686.100)	(683.318)	(12.782)	0	(686.100)
VI. Periodificaciones a corto plazo pasivo	(23.818)	0	0	0	(23.818)	(23.818)	0	0	(23.818)
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>(7.280.492)</b>	<b>(748.465)</b>	<b>(795.821)</b>	<b>(8.324.876)</b>	<b>(17.149.655)</b>	<b>(8.886.695)</b>	<b>(271.285)</b>	<b>(7.991.675)</b>	<b>(17.149.655)</b>

Los ajustes realizados en los balances de los que parte la segregación son los siguientes:

ACTIVO	Datos en miles de euros				
	AJUSTES				
	1.- DEUDA ESPEJO	2.- REVALUACION VALORES CONSOLIDADO	3.- DEUDA CON ADIF POR Orden FOM/28/18/2012	4.- FONDOS PROPIOS A LA PARTICIPACIÓN	TOTAL
<b>A) ACTIVO NOCORRIENTE</b>	4.685.698	21.528	6.536	2.947.882	7.661.644
IV. Inversiones en empresas del grupo	4.685.698	21.528	0	2.947.882	7.665.108
V. Inversiones financieras a largo plazo	0	0	6.536	0	6.536
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	330.031	0	0	0	330.031
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	330.031	0	0	0	330.031
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>5.015.729</b>	<b>21.528</b>	<b>6.536</b>	<b>2.947.882</b>	<b>7.991.675</b>

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Datos en miles de euros				
	AJUSTES				
	1.- DEUDA ESPEJO	2.- REVALUACION VALORES CONSOLIDADO	3.- DEUDA CON ADIF POR Orden FOM/28/18/2012	4.- FONDOS PROPIOS A LA PARTICIPACIÓN	TOTAL
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	0	(21.528)	0	(2.947.882)	(2.969.410)
A-1) Fondos propios	0	(21.528)	0	(2.947.882)	(2.969.410)
<b>B) PASIVO NOCORRIENTE</b>	(4.685.698)	0	(6.536)	0	(4.692.234)
II. Deudas a largo plazo	0	0	(6.536)	0	(6.536)
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	(4.685.698)	0	0	0	(4.685.698)
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	(330.031)	0	0	0	(330.031)
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	(330.031)	0	0	0	(330.031)
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>(5.015.729)</b>	<b>(21.528)</b>	<b>(6.536)</b>	<b>(2.947.882)</b>	<b>(7.991.675)</b>