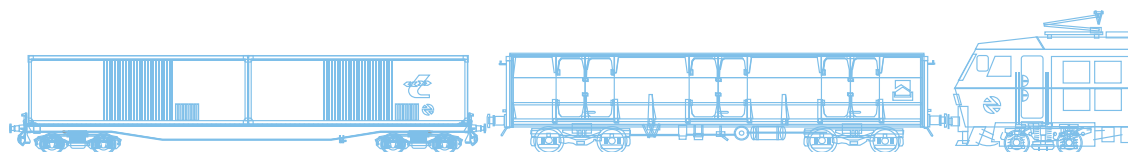
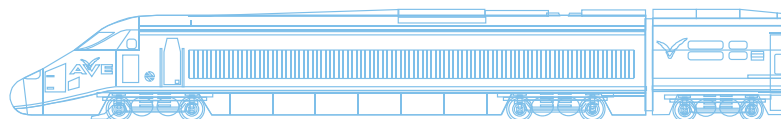
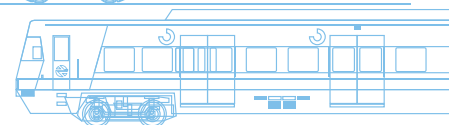
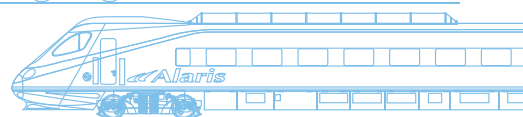
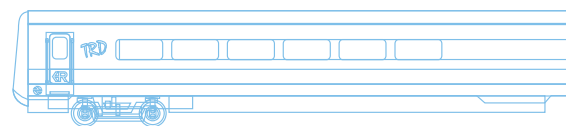




# Informe Anual **2001**

## *Annual Report* **2001**





# Indice

<b>1. Mensaje del Presidente.</b>	<b>005</b>
<b>2. Composición del consejo de administración.</b>	<b>009</b>
<b>3. Introducción.</b>	<b>013</b>
<b>4. Síntesis de gestión.</b>	<b>017</b>
<b>4.1. Marco de relaciones Estado-Renfe.</b>	<b>018</b>
<b>4.2. Comparación resultados 2001 con ejercicio anterior:         Resultado total y por convenios.</b>	<b>019</b>
<b>5. Actividades y resultado de las unidades de negocio.</b>	<b>029</b>
<b>5.1. Cercanías (Título IV).</b>	<b>030</b>
<b>5.2. Regionales (Título V).</b>	<b>037</b>
<b>5.3. Alta Velocidad (AVE) (Título VI).</b>	<b>042</b>
<b>5.4. Título VII: Plan de Viabilidad</b>	<b>049</b>
<b>5.4.1. Grandes Líneas.</b>	<b>049</b>
<b>5.4.2. Cargas.</b>	<b>054</b>
<b>5.4.3. Transporte Combinado.</b>	<b>060</b>
<b>5.4.4. Mantenimiento Integral de Trenes.</b>	<b>065</b>
<b>5.5. Título VIII.</b>	<b>067</b>
<b>5.5.1. Telecomunicaciones Comerciales.</b>	<b>067</b>
<b>5.5.2. Estaciones.</b>	<b>069</b>
<b>5.5.3. Patrimonio y Urbanismo.</b>	<b>072</b>
<b>5.6. Convenio de administración de la infraestructura.</b>	<b>076</b>
<b>5.6.1. Circulación.</b>	<b>076</b>
<b>5.6.2. Infraestructura.</b>	<b>082</b>
<b>5.6.2.1. Mantenimiento de Infraestructura.</b>	<b>082</b>
<b>5.6.2.2. Proyectos y Coordinación de Inversiones.</b>	<b>086</b>
<b>5.7. Comunes.</b>	<b>088</b>
<b>5.7.1. Servicios informáticos.</b>	<b>088</b>
<b>5.7.2. Tracción (gestión de energía).</b>	<b>092</b>
<b>6. Datos consolidados.</b>	<b>095</b>
<b>6.1. Inversiones en el año 2001 y su financiación.</b>	<b>096</b>
<b>6.2. Resultados y actividad.</b>	<b>105</b>
<b>6.3. Balance de situación.</b>	<b>117</b>
<b>6.4. Gestión financiera en 2001.         Evolución del endudamiento y sus orígenes.</b>	<b>119</b>
<b>7. Desarrollo del capital humano.</b>	<b>127</b>
<b>7.1. Gestión de personal.</b>	<b>128</b>
<b>7.1.1. Recursos humanos</b>	<b>128</b>
<b>7.1.2. Personal directivo y técnico.</b>	<b>130</b>
<b>7.2. Dirección por objetivos.</b>	<b>131</b>
<b>7.3. Formación.</b>	<b>132</b>
<b>7.4. Comunicación interna.</b>	<b>133</b>
<b>8. Sistemas de dirección corporativa y procesos de gestión.</b>	<b>135</b>
<b>8.1. Desarrollo, planificación y control de gestión.</b>	<b>136</b>
<b>8.2. Asesoría jurídica.</b>	<b>139</b>
<b>8.3. Finanzas y administración.</b>	<b>141</b>
<b>8.4. Gestión de compras.</b>	<b>142</b>
<b>8.5. Gestión de calidad.</b>	<b>144</b>
<b>9. Servicios corporativos.</b>	<b>147</b>
<b>9.1. Comunicación.</b>	<b>148</b>
<b>9.2. Medio ambiente.</b>	<b>148</b>
<b>9.3. Seguridad y vigilancia.</b>	<b>150</b>
<b>9.4. Relaciones internacionales.</b>	<b>152</b>
Epílogo.	<b>157</b>
<b>10. Cuentas anuales del Ejercicio 2001 junto con el informe de la Auditoría.</b>	<b>159</b>



# Mensaje del Presidente







El ejercicio 2001 ha sido un ejercicio en el que Renfe ha obtenido unos buenos resultados económicos. Estos resultados positivos se han debido fundamentalmente a la aceptación con la que nuestros clientes han recibido los servicios y productos que hemos puesto en el mercado, y al esfuerzo de los empleados por la mejora de eficiencia y calidad.

En la memoria recogemos con todo detalle los resultados de todas y cada una de las Unidades de Negocio, que han sido en términos generales satisfactorios. De forma agregada, Renfe ha mejorado sus compromisos económicos con el Estado, alcanzando un resultado de gestión de 7.448 millones de ptas. (44,76 millones de €).

En este ejercicio es especialmente destacable el incremento en el número de viajeros y de ingresos que hemos tenido en todas las unidades de mercado de viajeros: Alta Velocidad, Grandes Líneas, Regionales y Cercanías. Estos incrementos han permitido alcanzar los 156.909 millones de ptas. de ingresos en tráfico de viajeros (943,04 millones de €), con un incremento del 8,7% respecto al año 2000 y un total de número de viajes de 466,8 millones.

El permanente compromiso de todos los que trabajan en Renfe con la calidad ha permitido alcanzar puntualidades superiores al 96% en todas las Unidades de Negocio, siendo en Alta Velocidad del 99,8% y en Cercanías, donde han circulado 1.125.020 trenes, del 99%. Nuestro compromiso es mantener e intentar mejorar estos índices en los próximos ejercicios. Estos ratios han sido corroborados en las encuestas que efectuamos a nuestros clientes en las que los resultados de percepción de calidad obtenidos han sido también positivos.

La productividad, bien medida en los términos físicos habituales en las empresas de transporte: viajeros km. más toneladas km. dividido por empleado o en ingresos por empleado, ha mejorado significativamente respecto al ejercicio anterior. En el primer caso el aumento ha sido del 5,2% y de un 11,7% en el segundo, en el que ha influido muy favorablemente los ingresos derivados de las nuevas actividades que ha abordado Renfe. En estas mejoras hemos continuado con la línea marcada en los últimos años, constituyendo esta evolución positiva de la productividad, la base firme para afrontar con garantías de éxito los retos del futuro en un ambiente de competencia.

Entiendo que los resultados alcanzados en el 2001 deben servir como acicate para continuar mejorando en todos y cada uno de los aspectos de la gestión, única manera hoy en día de asegurar el desarrollo de una empresa eficiente y competitiva, al servicio de todos los ciudadanos, facilitando la movilidad, con los mejores índices de seguridad y calidad, y con el máximo respeto al medio ambiente.

Desde este compromiso de mejora continua de todos los que trabajamos en Renfe, debemos contemplar con esperanza un futuro, que entendemos que será cada vez más positivo, para el ferrocarril.





# 2

## Consejo de Administración



PRESIDENTE |

Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese

VOCALES |

Ilmo. Sr. D. Pedro Argüelles Salaverría

Ilmo. Sr. D. Francisco Cal Pardo

Ilma. Sra. D<sup>a</sup>. Belén Cristino-Macho Quevedo

Ilmo. Sr. D. Antonio del Campo Navarro

Ilmo. Sr. D. Fernando Ramón Fernández Noval

Ilmo. Sr. D. Julio Gómez-Pomar Rodríguez

Ilmo. Sr. D. Adolfo Menéndez Menéndez

Ilmo. Sr. D. Manuel Niño González

Ilmo. Sr. D. Manuel Esteban Pacheco Manchado

## VOCALES |

Ilmo. Sr. D. Juan Miguel Sánchez García

Ilmo. Sr. D. José Antonio Sánchez Velayos

Ilmo. Sr. D. Enrique Sanmartí Aulet

Ilmo. Sr. D. Victor Torre de Silva y López de Letona

Ilmo. Sr. D. Honorio Vázquez Álvarez

SECRETARIO  
DEL CONSEJO |

Ilmo. Sr. D. José Luis Marroquín Mochales

DELEGADO ESPECIAL  
DEL MINISTERIO  
DE ECONOMIA Y HACIENDA |

Ilmo. Sr. D. Francisco Ripoll Prados



## Introducción

## 3





En este documento se analiza de forma pormenorizada la actividad de Renfe durante el año 2001. La información se desarrolla sobre la base de la estructura de negocios en que se encuentra organizada la empresa, que está establecida en el Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000, aportando datos sobre calidad, actividad y productividad de cada Unidad de Negocio (U.N.).

Aparte de la información por negocios e información agregada, se facilita la información consolidada de acuerdo con los convenios establecidos en dicho Contrato-Programa.

El contenido se ha estructurado en varios bloques, que reflejan los siguientes aspectos:

Síntesis de gestión y la comparación de los resultados obtenidos por la empresa con los del año anterior.

Actividades y principales hitos de las Unidades de Negocio durante el ejercicio 2001, con presentación de sus Cuentas de Resultados individuales comparadas con las del año anterior. Las Unidades de Negocio se han ordenado de acuerdo con los títulos y convenios del Contrato-Programa 1999-2000.

Datos consolidados de la empresa, presentando información sobre las inversiones de Renfe, según negocios y mercados, y su forma de financiación, los resultados económicos y técnicos más representativos de la compañía en su conjunto, y la gestión financiera de la empresa.

Ejecución en el ejercicio de las actividades relacionadas con el desarrollo del capital intelectual, los sistemas de dirección corporativa, los procesos de gestión y los servicios corporativos.

Se completa el documento con la composición del Consejo de Administración de la compañía a 31 de diciembre de 2001.

Renfe ha finalizado el ejercicio incrementando su actividad y obteniendo un alto nivel en la calidad percibida por los clientes, con índices similares al año anterior, en el entorno del 7 sobre 10, llegando al 8,4 en el caso de los trenes AVE y manteniendo los índices de puntualidad por encima del 95,5%. Asimismo, continúan las mejoras de productividad de los últimos años, incrementándose las ventas por empleado un 11,7%, y las unidades de tráfico (viajeros kilómetro + toneladas kilómetro) por empleado, un 5,2%.







# 4

## Síntesis de Gestión



## 4.1 MARCO DE RELACIONES ESTADO-RENFE

En el ejercicio 2001, las relaciones entre el Estado y Renfe se han regido por lo dispuesto en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para ese ejercicio y el Programa de Actuación, Inversiones y Financiación (PAIF) de Renfe para el período 2001-2003.

Renfe, en cumplimiento de la legislación vigente, elaboró el PAIF 2001. En el mismo se mantenían los objetivos y compromisos del Contrato-Programa, siguiendo los mismos criterios de gestión y, en definitiva, enmarcando la gestión de la empresa de acuerdo con las directrices vigentes. Este PAIF, aprobado en Consejo de Ministros de 29 de diciembre de 2001, se vio concretado en los Presupuestos de Explotación y Capital de Renfe incluidos en el PGE 2001.

En la memoria del PAIF Renfe, respecto a las aportaciones del Estado, respetó la estructura y línea articulada sobre la que se basaba el Contrato-Programa 1999-2000. Así, se diferenciaron:

Convenios: Contratos de Servicio Público (Cercanías y Regionales), Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria y gestión de la Deuda.

Mercado: Ave, Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado, Mantenimiento Integral de Trenes, Estaciones Comerciales, Telecomunicaciones y Patrimonio y Urbanismo.

Al igual que en ejercicios anteriores, las consignaciones de los PGE aprobados por la Ley 13/2000 de 28 de diciembre por las Cortes Generales, incluyen, de acuerdo con la contabilidad del Estado, las aportaciones para los distintos conceptos agrupados en los capítulos IV y VII de los PGE según las siguientes cifras:

Aportaciones del Estado	Millones de pesetas
	2001
Explotación (Capítulo IV)	118.691
Capital (Capítulo VII)	110.821
<b>TOTAL</b>	<b>229.512</b>

Ambos capítulos contienen los mismos conceptos que en los años anteriores:

El capítulo VII incluye la aportación para el Convenio de Gestión de la Infraestructura Ferroviaria (excepto intereses) y la aportación para el Plan de Recursos Humanos (5.000 millones de pesetas).



Y en el Capítulo IV el resto de Convenios contemplados en el Contrato-Programa: Cercanías, Regionales, AVE, Plan de Viabilidad, Estaciones, Telecomunicaciones, Patrimonio, intereses asociados a la deuda del Estado y al inmovilizado de infraestructura y el impacto económico derivado de la prorrata del IVA.

Por tanto el PAIF y PGE 2001, aprobados por los organismos competentes, se establecieron de acuerdo con los criterios del Contrato-Programa anterior, así como la distribución de la aportación del Estado por Contratos y Convenios.

En los Estados Financieros de Renfe, de acuerdo con los criterios del Contrato-Programa 1999-2000 validados por la IGAE para tal contrato, las aportaciones correspondientes a Cercanías; Regionales; Gestión de Infraestructura; Deuda del Estado y Ajuste de Intereses (194.828 millones de pesetas en el 2001), se incorporan como ingresos en la Cuenta de Resultados, y las correspondientes a Compensación de Pérdidas, del efecto de la prorrata del IVA y del Plan de RR.HH. por un total de 34.684 millones de pesetas en el 2001, se incorporan a los Estados Financieros de Renfe como aportación de capital.

En síntesis, la Cuenta de Resultados agregada se presenta conforme al esquema establecido en el Contrato-Programa, las aportaciones del Estado son las fijadas en los PGE y los criterios de contabilización los refrendados por la IGAE en el Contrato-Programa 1999-2000.

## **4.2 COMPARACIÓN RESULTADOS 2001 CON EJERCICIO ANTERIOR: RESULTADO TOTAL Y POR CONVENIOS**

El ejercicio 2001 presenta un resultado de gestión CP de 7.448 millones de pesetas (44,76 millones de euros). Si se considera el Resultado del Ejercicio, antes de la compensación de pérdidas (reposición patrimonial) que fue menor que la del año 2000, la mejora es de 6.737 millones de pesetas (40,49 millones de euros), un 23,3% (cuadros 1 y 2).

Los ingresos de clientes han aumentado un 8,8%, que en términos absolutos representan 21.482 millones de pesetas (129,11 millones de euros) más que en el ejercicio 2000. Los gastos totales, sin embargo, aumentaron sólo un 4,4%. La inflación real fue del 2,7% en el año 2001.

El crecimiento de los ingresos de tráfico en un 6,7%, con unas tarifas autorizadas que suponían un crecimiento medio en el entorno del 2,5%, reflejan un aumento de la demanda de más de cuatro puntos porcentuales. Los ingresos comerciales

CUADRO 1.- Comparación Real 2001 y 2000 |



	MILLONES DE PESETAS			MILLONES DE EUROS		
	Real 2001	Real 2000	% 01/00	Real 2001	Real 2000	% 01/00
Ingresos de Tráfico	211.124	197.958	6,7	1.268,88	1.189,75	6,7
Ingresos Comerciales	50.808	42.798	18,7	305,36	257,22	18,7
- Beneficios venta inmovilizado	14.274	13.663	4,5	85,79	82,12	4,5
- Alquileres y cánones	24.881	17.913	38,9	149,54	107,66	38,9
- Otros ingresos	11.653	11.222	3,8	70,04	67,45	3,8
Convenios específicos con CC.AA.	3.710	3.404	9,0	22,30	20,46	9,0
<b>Total ingresos de Clientes</b>	<b>265.642</b>	<b>244.160</b>	<b>8,8</b>	<b>1.596,54</b>	<b>1.467,43</b>	<b>8,8</b>
Ingresos a distribuir	5.580	6.011	-7,2	33,54	36,13	-7,2
Trabajos realizados por la Empresa	5.566	4.271	30,3	33,45	25,67	30,3
Aportaciones del Estado para:						
- Administración de la Infraestructura	119.641	120.598	-0,8	719,06	724,81	-0,8
- Cercanías	32.340	32.039	0,9	194,37	192,56	0,9
- Regionales	8.036	7.536	6,6	48,30	45,29	6,6
- Deuda del Estado y ajuste intereses (Cl. 7.2 C-P)	34.811	30.177	15,4	209,22	181,37	15,4
Subvención devengada Plan de RR.HH.	11.243	10.975	2,4	67,57	65,96	2,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>482.859</b>	<b>455.767</b>	<b>5,9</b>	<b>2.902,04</b>	<b>2.739,21</b>	<b>5,9</b>
- Personal	180.155	172.137	4,7	1.082,75	1.034,56	4,7
- Subvención devengada Plan de RR.HH.	11.243	10.975	2,4	67,57	65,96	2,4
- Energía	25.139	23.923	5,1	151,09	143,78	5,1
- Materiales y Servicios	120.789	110.441	9,4	725,96	663,76	9,4
- Variación provisiones	183	212	-13,7	1,10	1,27	-13,7
- Amortizaciones	81.651	80.960	0,9	490,73	486,58	0,9
- Valores residuales	1.072	1.352	-20,7	6,44	8,13	-20,7
- Gastos financieros circulante	3.235	2.746	17,8	19,44	16,50	17,8
<b>Intereses financieros</b>	<b>67.028</b>	<b>67.211</b>	<b>-0,3</b>	<b>402,85</b>	<b>403,95</b>	<b>-0,3</b>
Efecto prorrateo de I.V.A.	10.206	9.731	4,9	61,34	58,48	4,9
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>500.701</b>	<b>479.688</b>	<b>4,4</b>	<b>3.009,27</b>	<b>2.882,98</b>	<b>4,4</b>
<b>Resultado antes de extraordinarios e impuestos</b>	<b>-17.842</b>	<b>-23.921</b>	<b>25,4</b>	<b>-107,23</b>	<b>-143,77</b>	<b>25,4</b>
<b>Resultados extraordinarios</b>	<b>-4.717</b>	<b>-5.052</b>	<b>6,6</b>	<b>-28,35</b>	<b>-30,36</b>	<b>6,6</b>
<b>Impuesto de sociedades</b>	<b>323</b>			<b>1,94</b>		
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-22.236</b>	<b>-28.973</b>		<b>-133,64</b>	<b>-174,13</b>	
<b>Compensación de pérdidas</b>	<b>29.684</b>	<b>34.234</b>		<b>178,40</b>	<b>205,75</b>	
<b>RESULTADO DE GESTIÓN C-P</b>	<b>7.448</b>	<b>5.261</b>		<b>44,76</b>	<b>31,62</b>	

diferentes de los de tráfico, siguiendo la tendencia del año anterior, se incrementan un 18,7%.

La diferencia entre ingresos y gastos totales antes de cualquier aportación del Estado, a pesar de la mayor actividad, ha mejorado 2.259 millones de pesetas (13,58 millones de euros), continuando la senda de disminución iniciada hace varios años.

El impacto positivo del impuesto de sociedades, como consecuencia de la consolidación fiscal de las sociedades filiales 100% Renfe, supone un importe de 323 millones de pesetas (1,94 millones de euros).

El análisis por Convenios, siguiendo la estructura fijada en el Contrato-Programa, refleja el comportamiento diferenciado de cada uno de los negocios de Renfe y su aportación al resultado final obtenido.

CUADRO 2.- Resumen Convenios e Índices Contrato Programa |

	MILLONES DE PESETAS			MILLONES DE EUROS		
	Real 2001	Real 2000	% 01/00	Real 2001	Real 2000	% 01/00
<b>CERCANÍAS (Título IV)</b>						
Ingresos Totales	52.540	48.061	9,3	315,77	288,85	9,3
Gastos Totales	83.147	76.580	8,6	499,72	460,26	8,6
Resultado	-30.606	-28.519	-7,3	-183,95	-171,40	-7,3
% Cobertura	63,2	62,8	0,7	63,2	62,8	0,7
Ingresos de Tráfico	48.614	44.227	9,9	292,18	265,81	9,9
M. V. K.	7.556	7.114	6,2	7.556	7.114	6,2
Percepción media	6,434	6,217	3,5	0,0387	0,0374	3,5
<b>REGIONALES (Título V)</b>						
Ingresos Totales	20.813	19.283	7,9	125,09	115,89	7,9
Gastos Totales	28.963	26.731	8,4	174,07	160,66	8,4
Resultado	-8.150	-7.448	-9,4	-48,98	-44,76	-9,4
% Cobertura	71,9	72,1	-0,4	71,9	72,1	-0,4
Ingresos de Tráfico	16.858	15.545	8,4	101,32	93,43	8,4
M.V.K.	2.572	2.482	3,6	2.572	2.482	3,6
Percepción media	6,554	6,263	4,7	0,0394	0,0376	4,7
<b>UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE (Títulos VI, VII y VIII)</b>						
Millones de ptas.	-14.896	-21.393	30,4	-89,52	-128,57	30,4
<b>CONVENIO PARA LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA</b>						
Costes totales (1) (sin intereses estructurales)	120.182	118.419	1,5	722,31	711,71	1,5
Ingresos de Tráfico Red (2)	211.124	197.958	6,7	1.268,88	1.189,75	6,7
% (1) / (2)	56,9	59,8	4,8	56,9	59,8	4,8
<b>RECURSOS HUMANOS</b>						
Ingresos de Clientes/Gastos Personal (%)	147,5	141,8	4,0	147,5	141,8	4,0



A continuación se compara el resultado en el ejercicio 2001 por cada TÍTULO/CONVENIO, antes de la aportación del Estado, respecto al año 2000 (cuadros 3 y 4):



CUADRO 3.- Comparación Real Ejercicios 2001 y 2000 por Convenios |

	MILLONES DE PESETAS			MILES DE EUROS		
	Real 2001	Real 2000	% 01/00	Real 2001	Real 2000	% 01/00
CERCANÍAS (Título IV)	-30.606	-28.519	-7,3	-183.948	-171.403	-7,3
% Coste / V.K. (Ptas./Euros)	-4,05	-4,01	-1,0	-0,0243	-0,0241	-1,0
REGIONALES (Título V)	-8.150	-7.448	-9,4	-48.983	-44.763	-9,4
ALTA VELOCIDAD (Título VI)	6.930	6.284	10,3	41.651	37.768	10,3
PLAN DE VIABILIDAD (Título VII)	-34.320	-37.626	8,8	-206.265	-226.137	8,8
TÍT. VIII (Estaciones, Telecom. y Patrimonio)	12.494	9.949	25,6	75.089	59.795	25,6
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA	-118.634	-116.812	-1,6	-713.003	-702.054	-1,6
% Coste Infraestructura / Ingresos Tráfico	56,9	59,8	4,8	56,9	59,8	4,8
<b>TOTAL CONVENIOS</b>	<b>-172.286</b>	<b>-174.173</b>	<b>1,1</b>	<b>-1.035.459</b>	<b>-1.046.796</b>	<b>1,1</b>
INTERESES DEUDA ESTADO (Título IX) y ajuste	-34.895	-35.419	1,5	-209.724	-212.872	1,5
<b>TOTAL</b>	<b>-207.181</b>	<b>-209.592</b>	<b>1,2</b>	<b>-1.245.183</b>	<b>-1.259.668</b>	<b>1,2</b>

CUADRO 4.- Plan de Viabilidad |

	MILLONES DE PESETAS			MILES DE EUROS		
	Real 2001	Real 2000	% 01/00	Real 2001	Real 2000	% 01/00
<b>TÍTULO VII.- PLAN DE VIABILIDAD</b>						
GRANDES LÍNEAS	-8.678	-13.445	35,5	-52.153	-80.806	35,5
CARGAS	-12.077	-15.230	20,7	-72.583	-91.534	20,7
TRANSPORTE COMBINADO	-7.024	-6.424	-9,3	-42.217	-38.609	-9,3
MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES	-6.541	-2.528	-158,7	-39.312	-15.194	-158,7
<b>TOTAL</b>	<b>-34.320</b>	<b>-37.626</b>	<b>8,8</b>	<b>-206.265</b>	<b>-226.137</b>	<b>8,8</b>
<b>TÍTULO VIII.- Comercialización de Telecomunicaciones, Gestión de Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio no afecto a usos ferroviarios</b>						
PROYECTO DE TELECOMUNIC. COMERCIALES	5.802	3.980	45,8	34.869	23.920	45,8
ESTACIONES	-635	-1.065	40,4	-3.815	-6.401	40,4
PATRIMONIO	7.327	7.034	4,2	44.035	42.275	4,2
<b>TOTAL</b>	<b>12.494</b>	<b>9.949</b>	<b>25,6</b>	<b>75.089</b>	<b>59.795</b>	<b>25,6</b>
<b>Convenio para la gestión de la Infraest. Ferroviaria</b>						
CIRCULACIÓN	-25.626	-25.358	-1,1	-154.016	-152.405	-1,1
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	-90.324	-89.521	-0,9	-542.859	-538.032	-0,9
DIR. PROYECTOS Y COORD. DE INVERSIONES	-2.684	-1.933	-38,8	-16.129	-11.618	-38,8
<b>TOTAL</b>	<b>-118.634</b>	<b>-116.812</b>	<b>-1,6</b>	<b>-713.003</b>	<b>-702.054</b>	<b>-1,6</b>

#### Título IV: Contrato de Servicio Público de Cercanías.

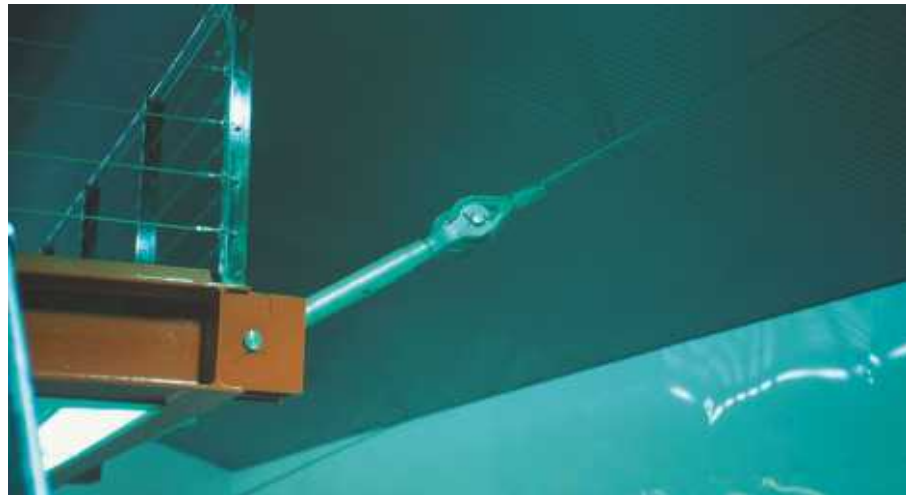
Cercanías ha transportado durante 2001 7.556 millones de viajeros kilómetro, un 6,2 por ciento más que en el ejercicio 2000.

El resultado de la Unidad de Negocio de Cercanías en el año 2001 antes de aportaciones ha sido de -30.606 millones de pesetas (-183,95 millones de euros), que supone 2.087 millones de pesetas más que en el ejercicio anterior (12,55 millones de euros).

En este resultado hay que señalar el impacto en amortizaciones y valores residuales (889 millones de pesetas, 5,34 millones de euros), como consecuencia de la política de reposición de parque derivada de la obsolescencia del material.

El coste por viajero kilómetro ha subido menos que la inflación, un 1%, habiéndose reducido por tanto en términos reales.

El coeficiente de cobertura real obtenido ha sido de 63,2%, 0,4 puntos superior al del año 2000, con una política tarifaria (precios autorizados) que situó el incremento en el 3% y un aumento de demanda atendida del 6,2% V/Km.



### Título V: Contrato de Servicio Público de Regionales.

El resultado de la Unidad de Negocio de Regionales en el año 2001 ha sido de -8.150 millones de pesetas (-48,98 millones de euros), lo que supone 702 millones de pesetas (4,22 millones de euros) más que el año anterior, correspondiendo la tercera parte a mayores amortizaciones y valores residuales.

Esta U.N. sigue una política de adecuación paulatina de su material a las necesidades comerciales que tiene que atender, con un período de maduración de proyectos que sobrepasa el año. Además, los precios están sometidos a la política tarifaria oficial, que para el año 2002 autorizó una subida del 2%.

El coeficiente de cobertura se mantiene en ambos ejercicios en el entorno del 72%.

### Título VI: Alta Velocidad.

Esta Unidad de Negocio ha conseguido mejorar el resultado respecto al ejercicio anterior en un 10,3%, llegando a 6.930 millones de pesetas de resultado positivo (41,65 millones de euros).

### Título VII: Plan de Viabilidad.

Las Unidades de Negocio encuadradas en este Convenio mejoran respecto al ejercicio 2000 en su conjunto en 3.306 millones de pesetas (19,9 millones de euros) un 8,8%.

Grandes Líneas mejora el 35,5% el resultado (4.767 millones de pesetas, 28,65 millones de euros, frente al año anterior). En Cargas la mejora es de 3.153 millones de pesetas (18,95 millones de euros).

Las Unidades de Negocio restantes del Plan de Viabilidad, Mantenimiento Integral de Trenes y Transporte Combinado, presentan un resultado peor que en el ejercicio anterior. La primera de ellas sufre una pérdida de ingresos de 5.083 millones de pesetas (30,55 millones de euros), consecuencia, fundamentalmente de la finalización del contrato para la fabricación de vagones para Minero Siderúrgica de Ponferrada, el trasvase a los operadores de mercancías de la actividad de primer nivel de mantenimiento de vagones y de los menores precios en el mantenimiento de locomotoras diesel de línea, manteniéndose una proporción de gastos fijos importante. Transporte Combinado presenta un resultado peor de 600 millones de pesetas, 3,61 millones de euros, que el año anterior.



## Título VIII: Comercialización de Telecomunicaciones, Gestión de Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio no afecto a usos ferroviarios.

El conjunto de este Título ha mejorado un 25,6% (2.545 millones de pesetas, 15,29 millones de euros) el resultado del año anterior. Telecomunicaciones Comerciales alcanza, en su tercer año, un resultado positivo de 5.802 millones de pesetas (34,87 millones de euros), mejorando el año 2000 en 1.822 millones de pesetas (10,95 millones de euros), un 45,8%. Estaciones mejora su resultado en un 40,4% (430 millones de pesetas, 2,59 millones de euros), y Patrimonio y Urbanismo obtiene unos resultados positivos de 7.327 millones de pesetas (44,04 millones de euros) mejorando el año anterior en 293 millones de pesetas (1,76 millones de euros).

## Título IX: Deuda por cuenta del Estado.

Los intereses financieros asociados a la deuda histórica del Estado, incorporando los ajustes de intereses, se sitúan en 34.895 millones de pesetas (209,72 millones de euros), un 1,5% menor que el ejercicio anterior, reflejando la contención del endeudamiento por parte de Renfe al ajustarse su resultado a las previsiones, y el comportamiento riguroso de la Administración en el pago de las aportaciones.

## Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria.

El resultado conjunto de las Unidades de Negocio englobadas en este Convenio ha sido de -104.499 millones de pesetas (-628,05 millones de euros), antes de intereses financieros, lo que supone un incremento del 1,6% frente al año anterior, con una amortización y valores residuales de 37.146 millones de pesetas (223,25 millones de euros).

Este Convenio tiene como objetivo que Renfe gestione la infraestructura de forma tal que el coste de dicha gestión, excluidos los gastos financieros del inmovilizado, en relación con los ingresos comerciales por tráfico, disminuye año a año. Así, durante 2001 esta ratio se ha situado en el 56,9%, por debajo del 59,8% del año anterior.





### Estructura de los resultados antes de intereses asociados a la Deuda del Estado.

El coste total, antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda del Estado, se ha situado en 2001 en 182.169 millones de pesetas (1.094,86 millones de euros), mejorando un 1% (1.734 millones de pesetas, 10,42 millones de euros) el coste del ejercicio 2000.

Los contratos de servicio público representan el 91,4% del coste total, y el resto de títulos del Contrato Programa, el 8,6%. Estos mismos porcentajes fueron, en 1994, el 70,5% y el 29,5% y en 2000, el 87,7% y 12,3% respectivamente. El efecto de la entrada en vigor de la modificación de la Ley del IVA y el impuesto de sociedades han sido considerados a nivel global en Renfe en el ejercicio 2001, no afectando por tanto a los Títulos del Contrato Programa.

(millones de pesetas)

<b>Títulos</b>	Cercanías	-30.606	
<b>Convenidos</b>	Regionales	-8.150	-91,4%
<b>(Servicio Público)</b>	Gestión Infraestructura	-118.634	
<b>Títulos en mercado</b>	Títulos: VI, VII y VIII	-14.896	8,7%
<b>SUBTOTAL</b>		-172.286	100,0%
<b>Efecto IVA + Impuesto de Sociedades</b>		-9.883	
<b>Coste total antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda Estado</b>		-182.169	

### Índice de productividad.

El Título II del Contrato Programa fija en la cláusula 17 la ratio entre ingresos de clientes y gastos de personal como referente de productividad de los recursos humanos. Al cierre del ejercicio se ha alcanzado el 147,5%, lo que representa una mejora de 5,7 puntos sobre la obtenida el año anterior (141,8%).

Durante este ejercicio se ha seguido aplicando el ERE firmado por la Empresa y los Sindicatos en 1999, en cumplimiento con lo estipulado en el Contrato Programa.

Desde la perspectiva de la productividad física, las empresas ferroviarias emplean de forma habitual la ratio Unidades de Tráfico (viajeros-kilómetro más toneladas-kilómetro)/empleado. En el ejercicio 2001, esta ratio se ha situado en Renfe en 941 mil Unidades de Tráfico por empleado, mejorando el valor del año anterior en un 5,2%.

Para el cálculo de los Resultados, Renfe ha utilizado como punto de partida los datos contenidos en el Informe de Control Financiero de la liquidación del Contrato Programa Estado-Renfe 1999-2000, referido al ejercicio 2000, realizado por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) en uso de sus competencias.

Eso ha significado la ratificación de la liquidación provisional que había realizado Renfe en dicho año y la consideración de los recursos propios de las Unidades de Negocio, según criterio de la IGAE, reflejados en dicho informe.



# 5

## Actividades y Resultados de las Unidades de Negocio



Se ofrece en los apartados siguientes información específica de cada una de las Unidades de Negocio en que está estructurada Renfe. El esquema de organización de los apartados corresponde al de convenios del Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000.

Para cada una de ellas se presenta su Cuenta de Resultados para 2001, comparada con la del ejercicio anterior, expresadas en pesetas y en euros.

Se incluyen también, según los casos, dos o tres cuadros numéricos, en el primero de los cuales figuran las principales magnitudes de actividad de la Unidad de Negocio durante el año 2001 y su comparación con los valores de las mismas en 2000. En otro de ellos se presenta la evolución de tales magnitudes en el período 1993-2001, y la comparación entre los dos años extremos del intervalo.

La información se completa con algunos comentarios sobre la Cuenta de Resultados y las variaciones más significativas de sus partidas características respecto al año anterior, y con la enumeración de los hitos más destacados alcanzados por la Unidad de Negocio durante el año 2001.

## 5.1. CERCANÍAS (TÍTULO IV)



### Resultados del Ejercicio

En 2001, la Unidad de Negocio de Cercanías ha cubierto los objetivos establecidos para este año, mejorándolos sustancialmente, tanto en términos de crecimiento de actividad como en los índices referidos a eficiencia.

El número de viajeros transportados creció un 6,9%, situándose en 421 millones, generando unos ingresos de tráfico de 48.614 millones de pesetas (292,17 millones de euros), un 9,9% más que el año anterior.

Los ingresos totales, propios más transferidos, alcanzaron la cifra de 52.540 millones de pesetas (315,77 millones de euros). Los gastos totales han sido de 74.039 millones de pesetas (444,98 millones de euros), de los cuales el 68,9% es gasto directo.

El Margen de Contribución muestra una cobertura del 71%, igualando prácticamente el correspondiente a 2000 (70,8%). El coeficiente de cobertura por Resultado, que incorpora los gastos comunes por distribución, los intereses estructurales y, en su caso, los resultados extraordinarios, se situó finalmente en el 63,2%.

El coste de producción por viajero, 9,80 pesetas/vk (0,0589 euros viajero-km), continúa reduciéndose, lo mismo que la insuficiencia financiera de la actividad o coste para el Estado, que ha quedado en 4,05 pesetas/vk (0,0243 euros/viajero-km).

## Hitos de la Unidad de Negocio de Cercanías en 2001

Los resultados de la actividad se han concentrado en cinco áreas fundamentales: mejora de la oferta, innovación tecnológica, gestión de calidad, desarrollo de nuevos perfiles profesionales y modernización de estaciones.

### Mejoras en la oferta

Las mejoras de frecuencias se han materializado en varios núcleos de Cercanías. Así, Bilbao se ha convertido en el tercer Núcleo de Cercanías que cuenta ya con frecuencias de paso de cuatro minutos (línea Barakaldo-Bilbao). Por su parte, Barcelona ha ampliado sus horarios en determinadas líneas, para satisfacer la demanda de los clientes y Madrid ha continuado con la mejora de frecuencias de la línea C-5 (con intervalos de 3 minutos) y del túnel Atocha-Chamartín.

U. N. de Cercanías resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	48.614	44.227	4.387	9,9	292,176	265,810	26,366	9,9
Ingresos varios	1.517	1.455	62	4,3	9,117	8,745	0,373	4,3
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	197	127	70	55,1	1,184	0,763	0,421	55,1
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	133	133	-	-	0,799	0,799	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>50.461</b>	<b>45.942</b>	<b>4.519</b>	<b>9,8</b>	<b>303,277</b>	<b>276,117</b>	<b>27,160</b>	<b>9,8</b>
Ingresos por Transferencias	2.079	2.119	-40	-1,9	12,496	12,735	-0,238	-1,9
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>52.540</b>	<b>48.061</b>	<b>4.479</b>	<b>9,3</b>	<b>315,773</b>	<b>288,852</b>	<b>26,921</b>	<b>9,3</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	24.175	21.683	2.492	11,5	145,295	130,317	14,977	11,5
Materiales y Energía U.D.T.	835	719	116	16,1	5,018	4,321	0,697	16,1
Servicios externos	10.079	8.980	1.099	12,2	60,576	53,971	6,605	12,2
Amortizaciones	15.748	14.881	867	5,8	94,647	89,437	5,211	5,8
Retiros del inmovilizado	112	90	22	24,4	0,673	0,541	0,132	24,4
Intereses del Capital Circulante	45	79	-34	-43,0	0,270	0,475	-0,204	-43,0
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>50.994</b>	<b>46.432</b>	<b>4.562</b>	<b>9,8</b>	<b>306,480</b>	<b>279,062</b>	<b>27,418</b>	<b>9,8</b>
Energía de tracción por transferencia	9.313	8.587	727	8,5	55,975	51,606	4,369	8,5
Servicios internos por transferencia	13.731	12.884	848	6,6	82,526	77,432	5,094	6,6
Gastos por Transferencias	23.045	21.470	1.574	7,3	138,501	129,038	9,463	7,3
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>74.039</b>	<b>67.902</b>	<b>6.136</b>	<b>9,0</b>	<b>444,981</b>	<b>408,100</b>	<b>36,881</b>	<b>9,0</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-21.498</b>	<b>-19.841</b>	<b>-1.657</b>	<b>-8,4</b>	<b>-129,208</b>	<b>-119,249</b>	<b>-9,960</b>	<b>-8,4</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	71,0%	70,8%	0,2%	-	71,0%	70,8%	0,2%	-
Intereses Estructurales	5.664	6.087	-423	-6,9	34,042	36,582	-2,540	-6,9
Gastos Comunes distribuidos	3.423	2.718	705	25,9	20,572	16,334	4,237	25,9
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-30.585</b>	<b>-28.646</b>	<b>-1.939</b>	<b>-6,8</b>	<b>-183,822</b>	<b>-172,165</b>	<b>-11,656</b>	<b>-6,8</b>
Resultados extraordinarios	-21	127	-148	-116,5	-0,126	0,763	-0,889	-116,5
<b>RESULTADO</b>	<b>-30.606</b>	<b>-28.519</b>	<b>-2.087</b>	<b>-7,3</b>	<b>-183,948</b>	<b>-171,402</b>	<b>-12,546</b>	<b>-7,3</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	63,2%	62,8%	0,4%	-	63,2%	62,8%	0,4%	-

U. N. de Cercanías: ingresos por núcleos |

	MILLONES DE PESETAS		
	2001	2000	Variación 01/00 (%)
MADRID	23.280	20.890	11,4
BARCELONA	14.635	13.369	9,5
VALENCIA	3.837	3.568	7,5
BILBAO	1.950	1.788	9,1
MÁLAGA	1.036	938	10,4
ASTURIAS	1.018	920	10,6
SAN SEBASTIAN	880	827	6,4
MURCIA	772	682	13,2
SEVILLA	724	667	8,5
CÁDIZ	328	417	-21,3
SANTANDER	156	161	-3,4
<b>TOTAL</b>	<b>48.614</b>	<b>44.227</b>	<b>9,9</b>

Los tiempos de viaje han mejorado especialmente en el Núcleo de Madrid, con la ampliación de la Red Civia en el Corredor del Henares, Aranjuez y Noroeste. Estas poblaciones, que ya contaban con trenes Civia en la hora punta de la mañana en sentido de entrada a Madrid, disponen ahora de este tipo de trenes en sentido inverso en las horas punta del mediodía y la tarde.

En cuanto al parque de trenes, la flota de Cercanías se ha visto incrementada en 11 unidades en 2001.

Asimismo, la disponibilidad y fiabilidad del parque continúa presentando una evolución positiva, debido a la política de mantenimiento de la Unidad de Negocio, que ha sido propuesta por el Imperial College Tecnology Strategy Centre como referente para otras compañías ferroviarias.

El índice de disponibilidad de la flota de trenes alcanzó el 97,91% en 2001, mientras que el de fiabilidad se sitúa en 70.000 km. entre incidencias.

#### **Innovación tecnológica:**

**Tren Civia:** Durante 2001 se han definido los requerimientos tecnológicos y de diseño y confort que cumplirá el nuevo tren CIVIA, que recogerá la experiencia de explotación de Cercanías. Se ha comenzado la fabricación del tren en sus primeras 14 unidades.

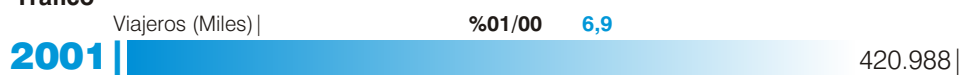
**Nuevas máquinas automáticas de venta:** Durante 2001 se han definido las características de lo que será la nueva máquina de venta de billetes, comenzando ya su fabricación, que incorporará las últimas innovaciones en tecnología de “ticketing” del mercado.

**Sistemas:** La principal innovación en 2001 en sistemas de información para la gestión ha sido el lanzamiento de “Cercaweb”, portal de entrada a todas las aplicaciones de gestión del negocio.



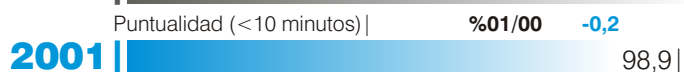


U. N. de Cercanías. Principales Magnitudes |

**Tráfico**

**Ingresos de Tráfico**

**Oferta**

**Aprovechamiento**

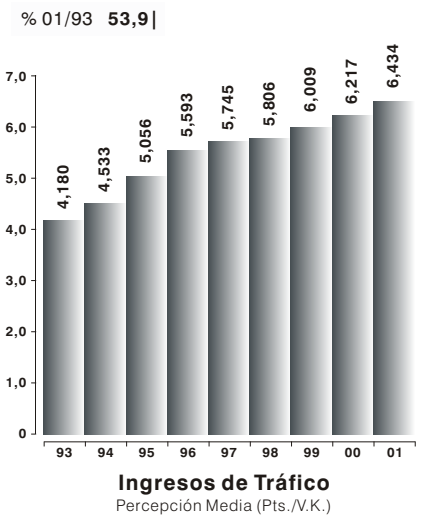
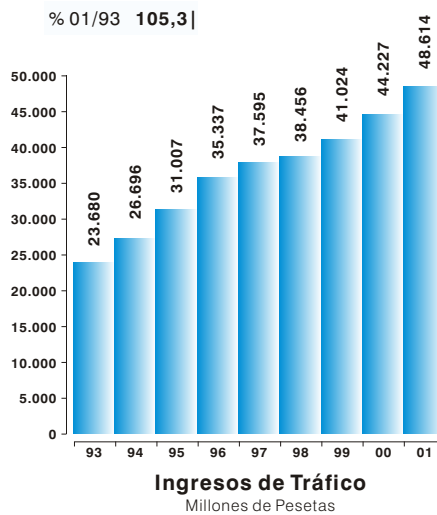
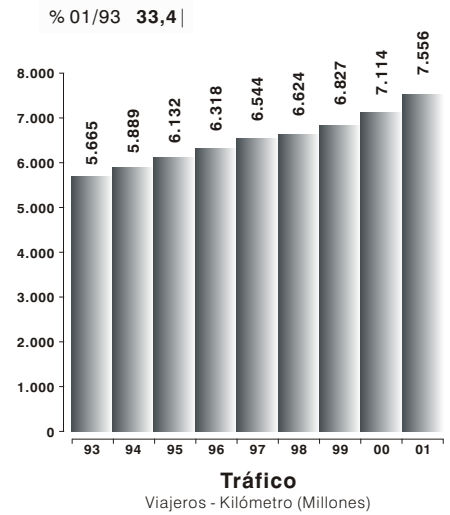
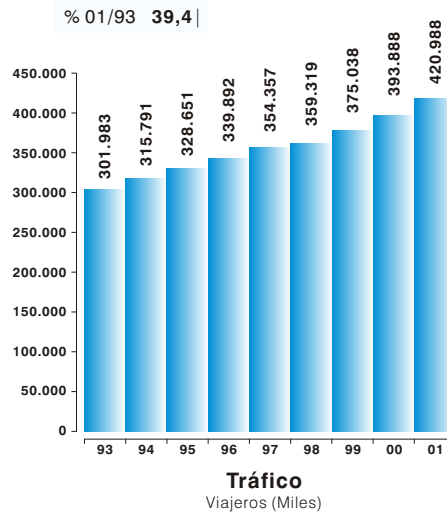
**Calidad**


En lo que a sistemas para el viajero se refiere, se ha continuado con la implantación de los sistemas de megafonía centralizada y control de accesos en el Núcleo de Barcelona, la interfonía en el de Bilbao, y la centralización generalizada del control de instalaciones en los Centros de Información de Cercanías. Asimismo, se continúa expandiendo el sistema de teleindicadores con expresión del tiempo de espera.

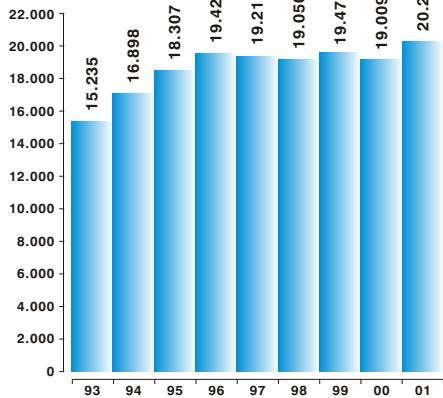
**Gestión de calidad:**

El resultado de 2001 en percepción de calidad ha sido de 7,59 puntos sobre 10 para el conjunto de la Red de Cercanías, y el 78,1% de los clientes encuestados se han manifestado satisfechos o muy satisfechos. La puntualidad registrada en 2001 ha sido de un 98,9%.

U. N. de Cercanías: evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2001 |

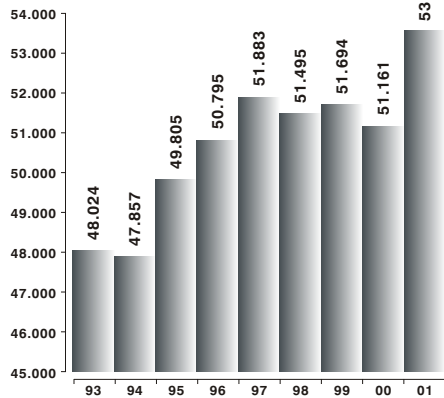


% 01/93 33,0|



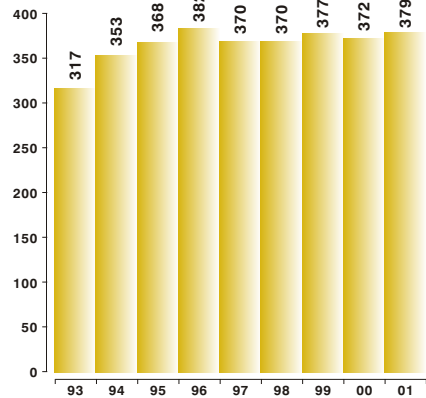
**Oferta**  
Plazas - Kilómetro (Millones)

% 01/93 11,5|



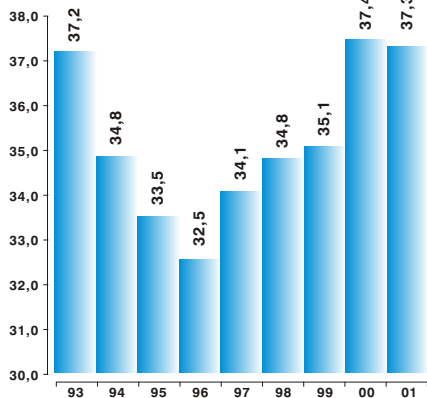
**Oferta**  
Kilómetro - Tren (Miles)

% 01/93 19,3|



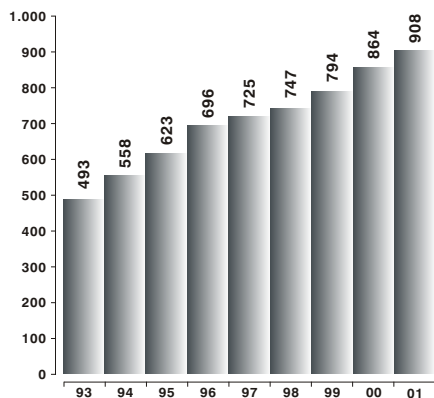
**Oferta**  
Plazas / Tren

% 01/93 0,3|



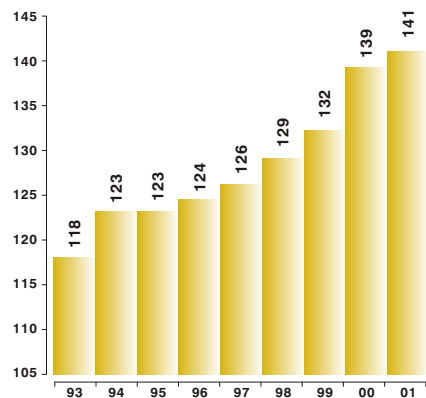
**Aprovechamiento**  
% Ocupación (V.K./P.K.O.)

% 01/93 84,2|



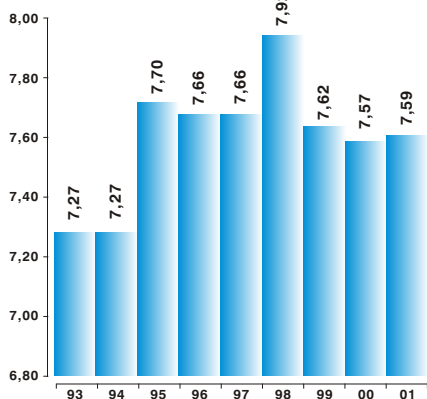
**Aprovechamiento**  
Ingresos / Km. Tren

% 01/93 19,7|



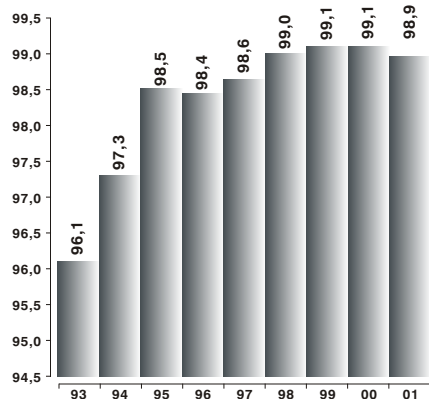
**Aprovechamiento**  
Viajeros / Tren

% 01/93 4,4|



**Calidad**  
Índice de Calidad Percibida

% 01/93 2,9|



**Calidad**  
Puntualidad (<10 minutos)

La ejecución de los procesos, conforme la UN los ha definido en su Sistema de Calidad, se ha verificado a través de la renovación de los dos certificados de registro de empresa de que Cercanías dispone, tras la auditoría llevada a cabo por Aenor.

En 2001, la Gerencia de Cercanías de Madrid ha incorporado un nuevo reconocimiento de calidad: la Marca de Garantía de Calidad “Madrid Excelente”, que la Comunidad otorga a las empresas que en su gestión apuestan por la excelencia de servicio.

#### **Desarrollo de nuevos perfiles profesionales:**

La modernización del sistema mediante la incorporación de nuevas tecnologías orientadas a la satisfacción del cliente ha sido el origen de la negociación y firma de Acuerdos con los colectivos de Conducción e Intervención, de manera que su actividad profesional evolucione en el mismo sentido.

Este Acuerdo ha supuesto la supresión de la obligatoriedad de llevar dos empleados a bordo del tren. En consecuencia, los Interventores podrán desarrollar cualquier actividad comercial, tanto en estaciones, como en instalaciones, y ello actuando de forma individual o en equipos de atención al cliente.

#### **Modernización de estaciones:**

El Plan de Modernización de estaciones de Cercanías ha continuado con la adaptación de las estaciones a los requerimientos de una oferta de transporte urbano y metropolitano. La intermodalidad, accesibilidad, luminosidad, amplitud de espacios, supresión de barreras arquitectónicas y funcionalidad son algunos de los aspectos tenidos en cuenta en todas las actuaciones desarrolladas en 2001.

Este Plan de Modernización en 2001 ha supuesto actuaciones en estaciones como Meco, Pozuelo, o Zarzaquemada en Madrid, Les Franqueses y Sant Adrià de Besòs en Barcelona, Albuixech, Catarroja, La Pobla Llarga, y Carcaixent en Valencia, Pujayo y Arenas de Iguña en Santander, Totana y Lorca - San Diego en Murcia, o la estación de Fuengirola en Málaga, entre otras.

La imagen de las estaciones también está siendo objeto de modernización. En 2001 se concluyeron los proyectos constructivos del mobiliario y equipamiento de las estaciones en el futuro.

Este proyecto supone el rediseño de los elementos ya existentes, y la creación de otros nuevos.

Por último, se han introducido innovaciones en los materiales empleados para garantizar la durabilidad del equipamiento y simplificar su mantenimiento, como el acero inoxidable, el aluminio y algunos derivados del hormigón.

## 5.2. REGIONALES (TÍTULO V)

### Resultados del Ejercicio

Por lo que respecta a los resultados económicos en 2001, destaca el crecimiento de la Unidad de Negocio en dos aspectos fundamentales: los viajeros transportados (más de 26 millones) y los ingresos de tráfico obtenidos, que alcanzan los 16.858 millones de pesetas (119,31 millones de euros), un 8,4% más que en 2000.

Todo ello ha hecho posible, un año más, el cumplimiento del objetivo presupuestado anual.



U. N. de Regionales resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	16.858	15.545	1.313	8,4	101,319	93,427	7,891	8,4
Ingresos varios	23	38	-15	-39,2	0,139	0,228	-0,090	-39,2
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	2.953	2.783	170	6,1	17,748	16,726	1,022	6,1
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	8	-	8	-	0,048	-	0,048	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>19.842</b>	<b>18.366</b>	<b>1.476</b>	<b>8,0</b>	<b>119,253</b>	<b>110,382</b>	<b>8,871</b>	<b>8,0</b>
Ingresos por Transferencias	971	917	55	6,0	5,838	5,509	0,329	6,0
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>20.813</b>	<b>19.283</b>	<b>1.531</b>	<b>7,9</b>	<b>125,091</b>	<b>115,891</b>	<b>9,200</b>	<b>7,9</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	9.627	8.620	1.007	11,7	57,859	51,807	6,052	11,7
Materiales y Energía U.D.T.	25	30	-5	-16,7	0,150	0,180	-0,030	-16,7
Servicios externos	2.274	1.887	387	20,5	13,667	11,341	2,326	20,5
Amortizaciones	3.526	3.327	199	6,0	21,192	19,996	1,196	6,0
Retiros del inmovilizado	46	31	15	48,4	0,276	0,186	0,090	48,4
Intereses del Capital Circulante	211	203	8	3,9	1,268	1,220	0,048	3,9
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>15.709</b>	<b>14.098</b>	<b>1.611</b>	<b>11,4</b>	<b>94,413</b>	<b>84,731</b>	<b>9,682</b>	<b>11,4</b>
Energía de tracción por transferencia	1.511	1.562	-52	-3,3	9,080	9,390	-0,310	-3,3
Servicios internos por transferencia	10.308	9.892	416	4,2	61,951	59,452	2,499	4,2
Gastos por Transferencias	11.819	11.454	364	3,2	71,031	68,842	2,189	3,2
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>27.528</b>	<b>25.552</b>	<b>1.975</b>	<b>7,7</b>	<b>165,444</b>	<b>153,573</b>	<b>11,871</b>	<b>7,7</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-6.714</b>	<b>-6.270</b>	<b>-444</b>	<b>-7,1</b>	<b>-40,353</b>	<b>-37,682</b>	<b>-2,671</b>	<b>-7,1</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	75,6%	75,5%	0,1%	-	75,6%	75,5%	0,1%	-
Intereses Estructurales	274	287	-13	-4,7	1,644	1,725	-0,081	-4,7
Gastos Comunes distribuidos	1.192	949	244	25,7	7,166	5,702	1,464	25,7
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-8.180</b>	<b>-7.505</b>	<b>-675</b>	<b>-9,0</b>	<b>-49,163</b>	<b>-45,108</b>	<b>-4,054</b>	<b>-9,0</b>
Resultados extraordinarios	30	57	-27	-47,4	0,180	0,343	-0,162	-47,4
<b>RESULTADO</b>	<b>-8.150</b>	<b>-7.448</b>	<b>-702</b>	<b>-9,4</b>	<b>-48,983</b>	<b>-44,766</b>	<b>-4,217</b>	<b>-9,4</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	71,9%	72,1%	-0,3%	-	71,9%	72,1%	-0,3%	-

## Hitos de la Unidad de Negocio de Regionales en 2001

El año que ha finalizado fue para Regionales importante por la consecución de la Certificación de Calidad ISO 9001/2000 para la Red Exprés y TRD en la Cabecera y las Gerencias de Galicia, Norte, Andalucía y Centro.

Los sistemas de información constituyen una punta de lanza para el desarrollo de la gestión de la UN de Regionales. Han sido un elemento fundamental en la aplicación "Ábaco", el Cuadro de Mando Integral que la UN comenzó a implantar el pasado año y que alcanzará su total desarrollo en 2002.

U. N. de Regionales: ingresos por Comunidades Autónomas |

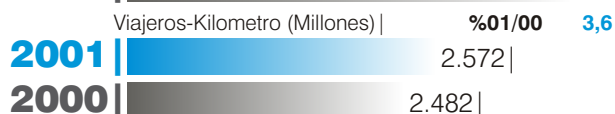
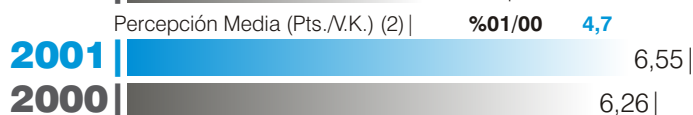
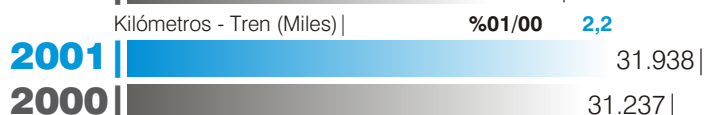
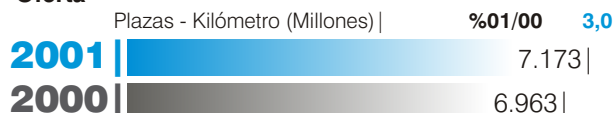
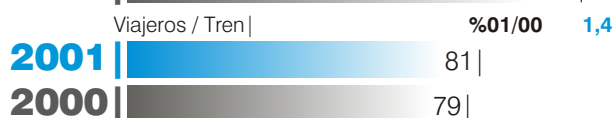
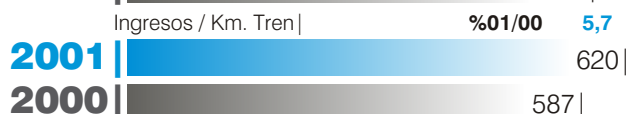
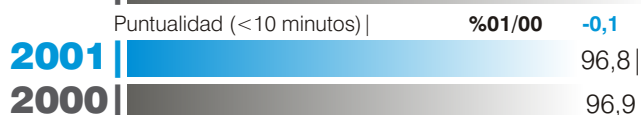
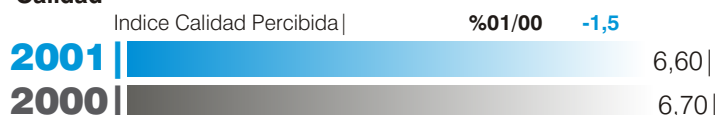
MILLONES DE PESETAS			
	2001	2000	Variación 01/00 (%)
CATALUNYA	5.743	5.253	9,3
ANDALUCÍA	3.216	3.001	7,1
CASTILLA Y LEÓN	1.811	1.683	7,6
MADRID	1.812	1.615	12,2
GALICIA	1.295	1.283	0,9
CASTILLA LA MANCHA	1.126	1.001	12,5
VALENCIA	645	581	11,0
ARAGÓN	481	448	7,3
EXTREMADURA	225	212	6,4
PAÍS VASCO	219	196	11,4
NAVARRA	122	114	7,3
LA RIOJA	63	67	-6,2
CANTABRIA	45	42	6,6
MURCIA	41	33	23,2
ASTURIAS	15	15	-0,4
<b>TOTAL</b>	<b>16.858</b>	<b>15.545</b>	<b>8,4</b>

El esfuerzo realizado por Regionales para adaptar sus medios a la demanda nos ha permitido centrarnos en el material, tanto en el de nueva construcción como con las remodelaciones y transformación del parque Regional. Además, este año finaliza el proceso de baja de vehículos de la serie 444 que han sido vendidos a Chile.

En cuanto al nuevo material, el pasado año comenzaron a recibirse la segunda serie de TRD, un total de siete trenes, a alguno de los cuales se les ha dotado de sistema de basculación activa, y se adjudicaron los concursos de compra de 21 trenes regionales diesel de 3 cajas basculantes y de 20 trenes de alta velocidad regional ancho de vía UIC.

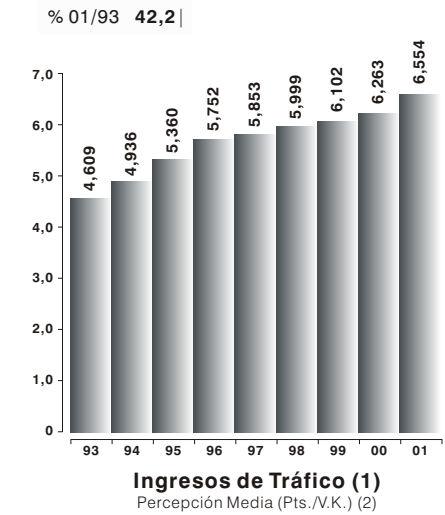
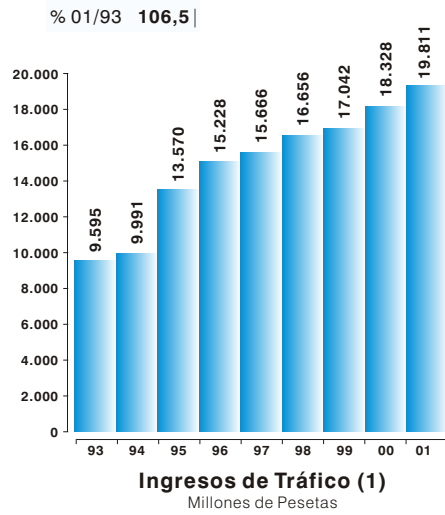
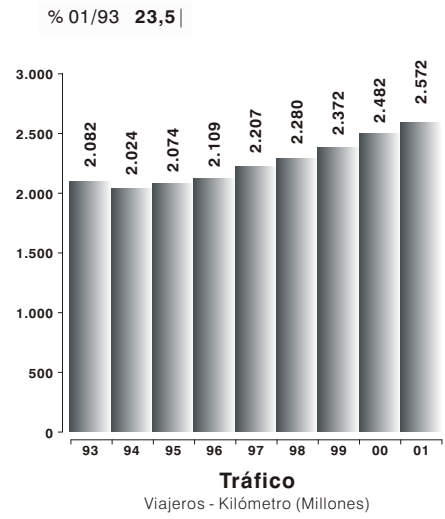
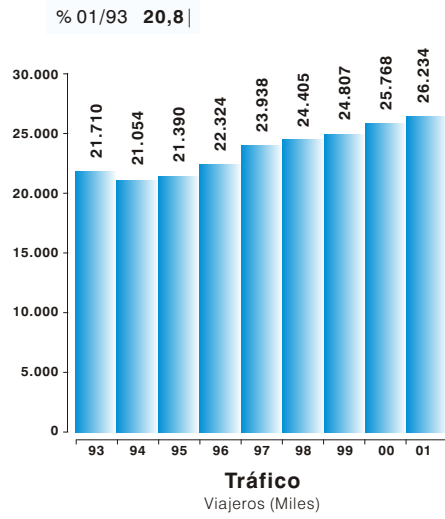
Acuerdos comerciales con instituciones y empresas (campana lingüística escolares de Galicia, parques temáticos Port-Aventura e Isla Mágica, exposición Carolus de Toledo, Edades del Hombre de Zamora, promoción turística de Jaén, etc.).

U. N. de Regionales. Principales Magnitudes |

**Tráfico**

**Ingresos de Tráfico (1)**

**Oferta**

**Aprovechamiento**

**Calidad**


(1) Incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas (2.953 millones en 2001 y 2.783 millones en 2000).  
 (2) No incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas.

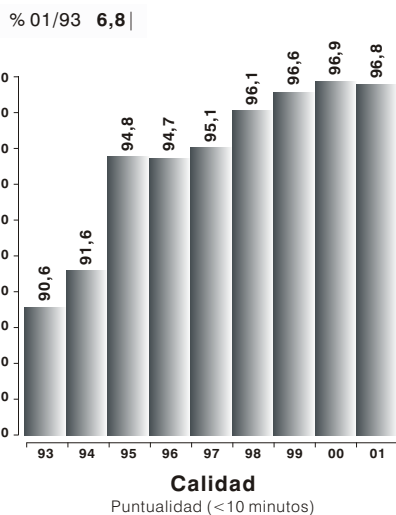
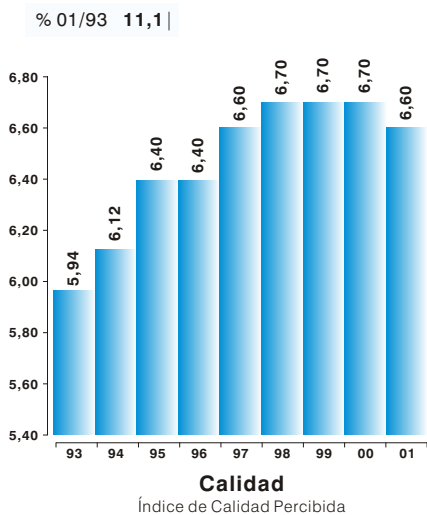
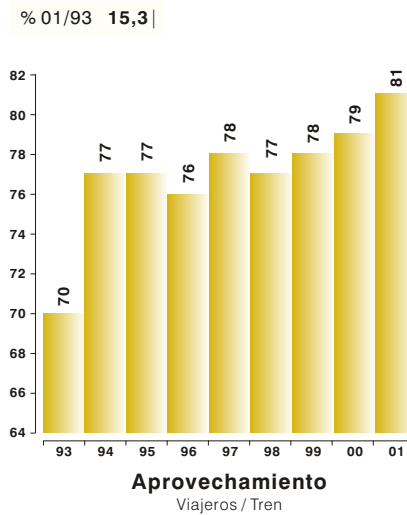
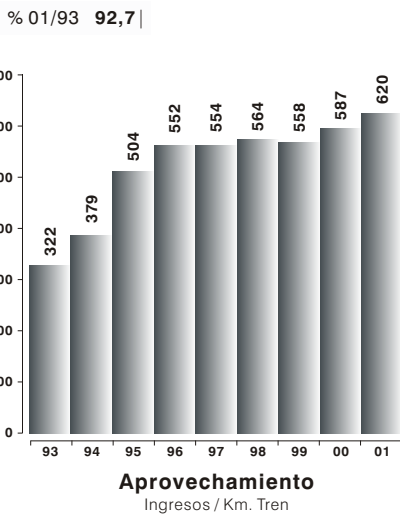
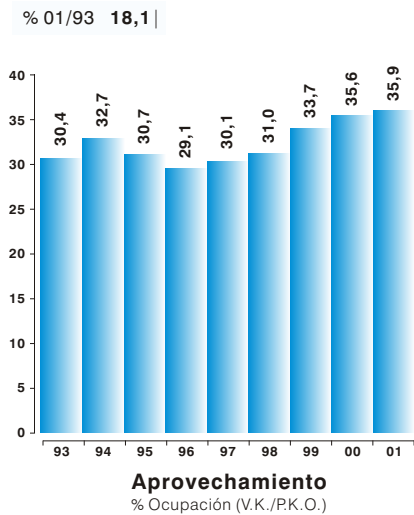
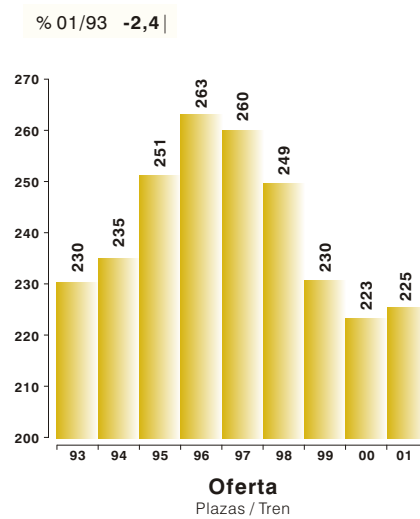
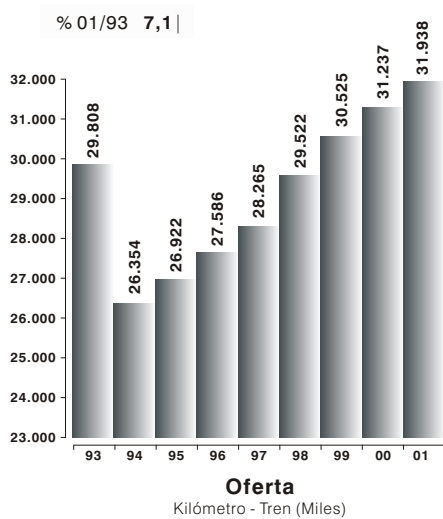
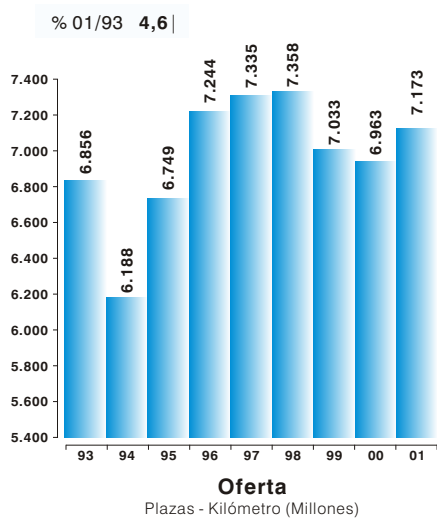
U. N. de Regionales: evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2001 |



(1) Incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas (2.454 millones en 1995, 3.096 millones en 1996, 2.749 millones en 1997, 2.978 millones en 1998, 2.569 millones en 1999, 2.783 millones en 2000, 2.953 millones en 2001).  
 (2) No incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas.







### 5.3. ALTA VELOCIDAD (AVE) (TÍTULO VI)

#### Resultados del Ejercicio

La consolidación de la rentabilidad económica ha sido una de las bases sobre las que ha pivotado toda la estrategia de la Unidad de Negocio, e indudablemente lo será también en el próximo año.

Los ingresos de tráfico se elevan a 32.412 millones de pesetas (194,80 millones de euros), un 10,7% superiores a los de 2000. El total de ingresos obtenidos por la Unidad de Negocio en 2001, incluyendo los de transferencia, se eleva a 33.591 millones de pesetas (201,88 millones de euros), con un incremento del 9,5% respecto a los obtenidos el año anterior.



Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2001 han ascendido a 19.452 millones de pesetas (116,90 millones de euros), de los que 11.977 millones de pesetas (71,98 millones de euros) corresponden a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 7,4% en el conjunto de los gastos directos y también en Servicios del Exterior. Los gastos por transferencias ascendieron a 4.991 millones de pesetas (29,99 millones de euros) en 2001, un 19,1% más que en 2000. Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 3.571 y 1.222 millones de pesetas (21,46 y 7,34 millones de euros) de gasto en 2001, un 0,4% y un 3% más que en 2000, respectivamente.

El resultado, antes de imputar los costes financieros estructurales y los gastos comunes de Renfe, es decir el Margen de Contribución de la Unidad de Negocio, es positivo: 9.148 millones de pesetas (54,98 millones de euros).

En relación con el ejercicio anterior el Resultado (antes de extraordinarios) pasa de los 6.327 millones de pesetas (38,02 millones de euros) de beneficio a los 6.828 millones de pesetas (41,04 millones de euros) de 2001.

U. N. de Alta Velocidad resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	32.412	29.280	3.132	10,7	194,800	175,976	18,824	10,7
Ingresos varios	140	206	-66	-32,0	0,841	1,238	-0,396	-32,0
Convenios Especificos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	37	-37	-100,0	-	0,223	-0,223	-100,0
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	88	88	-	-	0,529	0,529	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>32.640</b>	<b>29.611</b>	<b>3.029</b>	<b>10,2</b>	<b>196,170</b>	<b>177,966</b>	<b>18,205</b>	<b>10,2</b>
Ingresos por Transferencias	951	1.064	-113	-10,6	5,716	6,392	-0,677	-10,6
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>33.591</b>	<b>30.675</b>	<b>2.916</b>	<b>9,5</b>	<b>201,886</b>	<b>184,358</b>	<b>17,528</b>	<b>9,5</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	1.965	1.849	116	6,3	11,810	11,113	0,697	6,3
Energía de tracción	1.625	1.303	322	24,7	9,766	7,831	1,935	24,7
Materiales y Energía U.D.T.	181	141	40	28,4	1,088	0,847	0,240	28,4
Servicios externos	11.977	11.155	822	7,4	71,983	67,043	4,940	7,4
Variación de Provisiones	44	46	-2	-4,3	0,264	0,276	-0,012	-4,3
Amortizaciones	3.571	3.558	13	0,4	21,462	21,384	0,078	0,4
Retiros del inmovilizado	28	-	28	-	0,168	-	0,168	-
Intereses del Capital Circulante	61	55	6	10,9	0,367	0,331	0,036	10,9
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>19.452</b>	<b>18.107</b>	<b>1.345</b>	<b>7,4</b>	<b>116,909</b>	<b>108,825</b>	<b>8,084</b>	<b>7,4</b>
Energía de tracción por transferencia	125	124	2	1,4	0,754	0,743	0,010	1,4
Servicios internos por transferencia	4.866	4.065	800	19,7	29,242	24,433	4,810	19,7
Gastos por Transferencias	4.991	4.189	802	19,1	29,996	25,176	4,820	19,1
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>24.443</b>	<b>22.296</b>	<b>2.147</b>	<b>9,6</b>	<b>146,905</b>	<b>134,001</b>	<b>12,904</b>	<b>9,6</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>9.148</b>	<b>8.379</b>	<b>769</b>	<b>9,2</b>	<b>54,981</b>	<b>50,357</b>	<b>4,624</b>	<b>9,2</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	137,4%	137,6%	-0,2%	-	137,4%	137,6%	-0,2%	-
Intereses Estructurales	1.222	1.186	36	3,0	7,347	7,130	0,217	3,0
Gastos Comunes distribuidos	1.098	866	232	26,8	6,596	5,203	1,394	26,8
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>6.828</b>	<b>6.327</b>	<b>501</b>	<b>7,9</b>	<b>41,038</b>	<b>38,024</b>	<b>3,014</b>	<b>7,9</b>
Resultados extraordinarios	102	-43	145	-	0,613	-0,258	0,871	-
<b>RESULTADO</b>	<b>6.930</b>	<b>6.284</b>	<b>646</b>	<b>10,3</b>	<b>41,651</b>	<b>37,766</b>	<b>3,885</b>	<b>10,3</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	126,0%	125,8%	0,2%	-	126,0%	125,8%	0,2%	-

## Hitos de la Unidad de Negocio de Alta Velocidad en 2001

Cambio de servicio del 8 de enero:

### AVE Larga Distancia:

- Trenes 9626 y 9627 (13:00 horas) pasan a circular diarios. Antes lo hacían de lunes a viernes
- Tren 9630 (15:00 horas) pasa a circular diario, excepto sábados. Antes lo hacía de lunes a viernes
- Tren 9644 (22:00 horas) pasa a circular viernes, sábados y domingos. Antes lo hacía viernes y sábados
- Tren 9645 (22:00 horas) pasa a circular viernes, sábados y domingos. Antes lo hacía sábados y domingos

### AVE Lanzadera:

- Nuevo tren virtual 9732 (16:00 horas) con 56 plazas de clase Turista
- Nuevo tren virtual 9763 (07:54 horas) con 56 plazas de clase Turista
- Nuevo tren 9740 (20:05 horas) con 320 plazas de lunes a viernes. Sustituye a Lanzadera virtual 9740 (20:00 horas) que circulaba de lunes a viernes
- Tren 9743 (21:30 horas) pasa a circular diario. Antes lo hacía Viernes Sábado y Domingo. Absorbe a lanzadera virtual 9741 (21:24 horas) que circulaba de lunes a jueves

Subida media de precios 2,5% aplicable a partir del 26 de Enero.

Entre los días 7 a 9 de Marzo se celebró en Sevilla la III Convención de Ventas AVE.

La huelga de Jefes de Tren (SEMAF) que tuvo lugar los días 27 a 29 de Abril, supuso una pérdida de ingresos en el mes valorada en 133 millones de pesetas (0,8 millones de euros).

En el mes de Mayo, la misma huelga supuso en los primeros días del mes una pérdida de Ingresos valorada en 82 millones de pesetas (0,5 millones de euros).

Cambio de servicio del 10 de Junio:

**AVE Larga Distancia:**

- Sin modificaciones. Sólo ajustes en paradas, tiempos y en días de circulación;



estos últimos están compensados unos trenes con otros.

**AVE Lanzadera:**

- Sin modificaciones. Sólo ajustes en horarios.

**Talgo 200 Málaga:**

- Circulación diaria de tren 9139 (19:45 h.). Antes circulaba viernes y domingos
- Circulación diaria de tren 9140 (20:10 h.). Antes circulaba viernes y domingos

**Talgo 200 Algeciras:**

- Nuevas paradas en C.Real y Puertollano de trenes 9116 y 9181

El 5 de Julio se firmó un acuerdo de colaboración con SPANAIR, por el que se incorpora la Compañía Aérea al programa de Fidelización Tarjeta Club AVE.

Con fechas 27 y 30 de Julio se otorgaron los Contratos con el Consorcio liderado por Patentes TALGO, S.A., y con SIEMENS, S.A. para el suministro de 32 trenes de Alta Velocidad 330/350 km/h (16 cada Contrato) para circular por la Línea Madrid-Barcelona Frontera Francesa.

Cambio de servicio del 30 de Septiembre:

**Talgo 200 Málaga:**

- Mantenimiento de 6 circulaciones por sentido de lunes a sábados. Es decir, se mantiene en invierno la oferta diaria de trenes 9139 y 9140.

El 12 de Septiembre se cumplieron 7 años de vigencia del “Compromiso de

Puntualidad” en trenes AVE. En este período el importe devuelto a los clientes como consecuencia de este compromiso ha supuesto sólo el 0,24% del importe de la facturación de los operadores AVE Larga Distancia y Lanzaderas de dicho período.

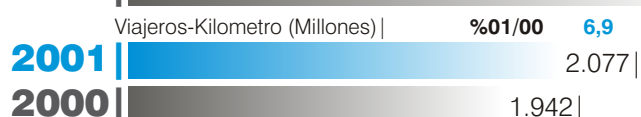
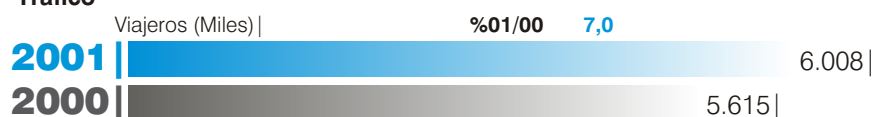
En Octubre se eligió la marca AVE como **supermarca**, la de menor antigüedad entre las cinco primeras elegidas por la Organización TOP BRANDS.

El 24 de Octubre en el Salón de Barcelona Meeting Point se entregó el premio concedido a AVE como elemento dinamizador del desarrollo inmobiliario.

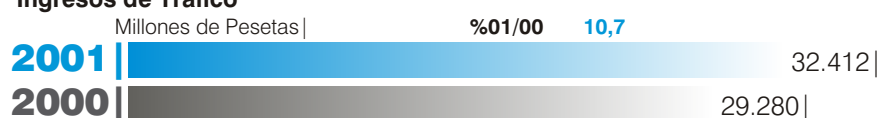
Con fecha 8 de Octubre se otorgó el contrato con ALSTOM, T. S.A. Y CAF, S.A.

#### U. N. de Alta Velocidad. Principales Magnitudes |

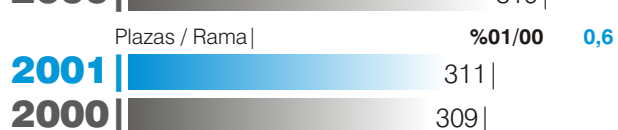
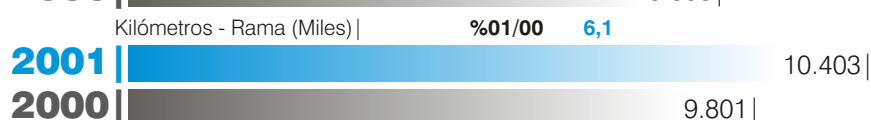
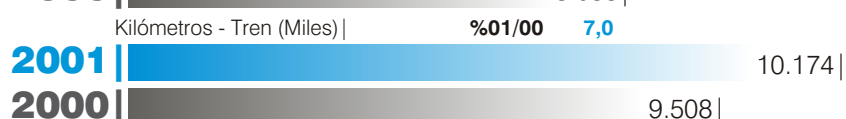
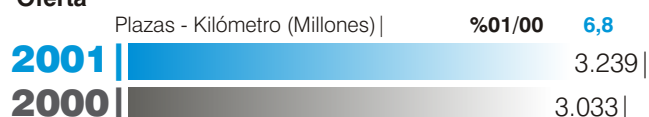
##### Tráfico



##### Ingresos de Tráfico

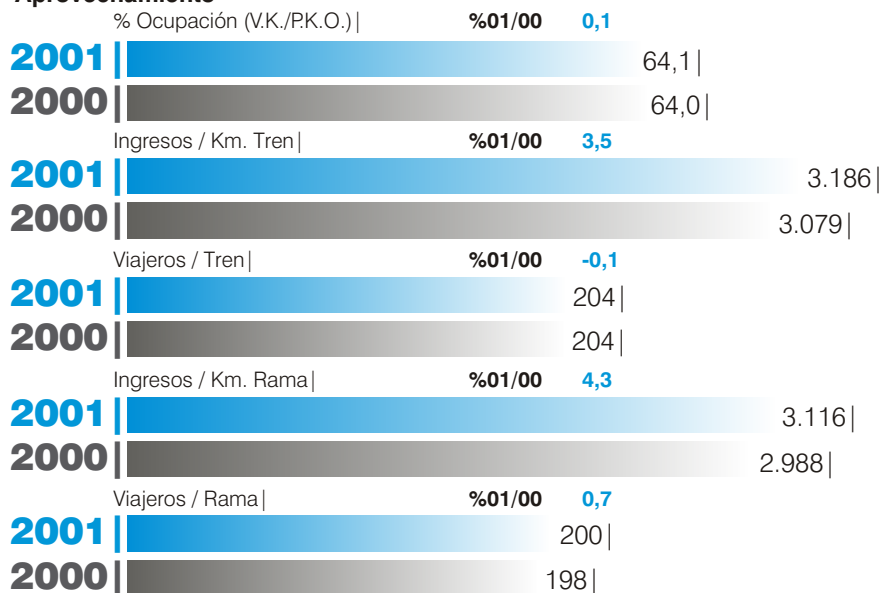


##### Oferta

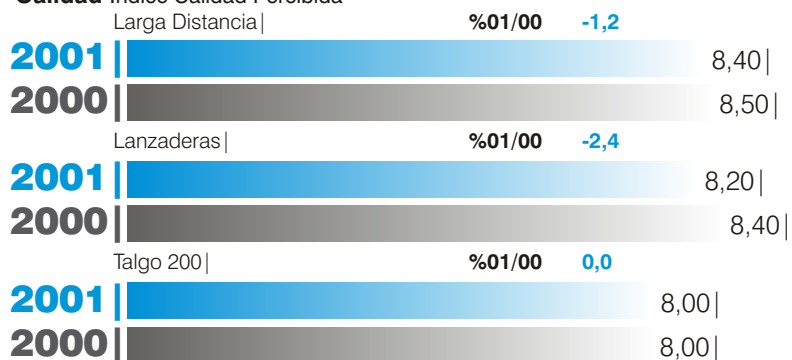


U. N. de Alta Velocidad. Principales Magnitudes |

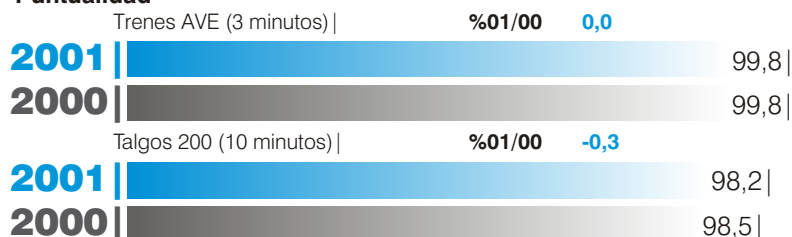
**Aprovechamiento**



**Calidad** Índice Calidad Percibida

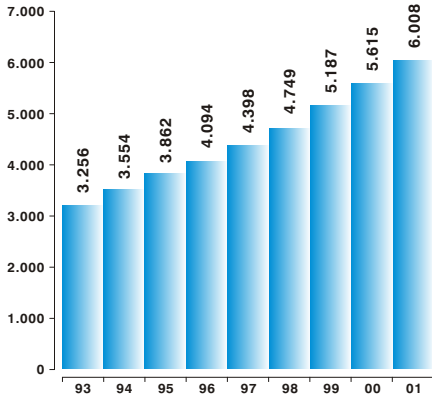


**Puntualidad**



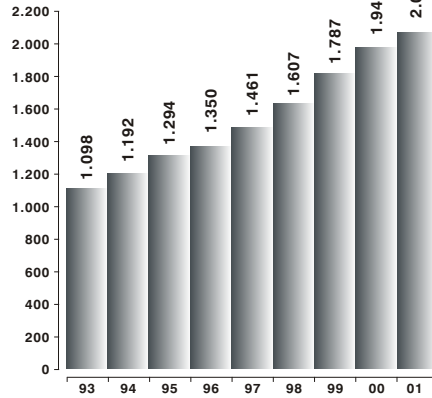
U. N. de Alta Velocidad: evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2001 |

% 01/93 **84,5** |



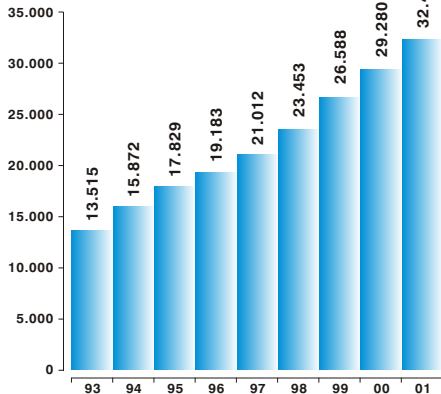
**Tráfico**  
Viajeros (Miles)

% 01/93 **89,1** |



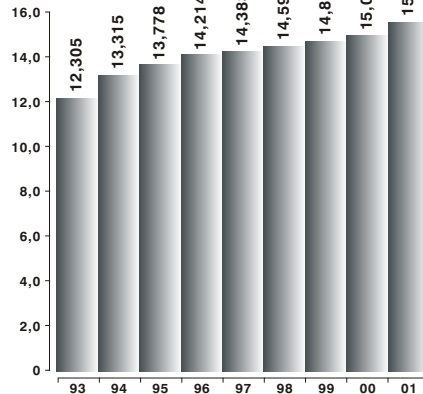
**Tráfico**  
Viajeros - Kilómetro (Millones)

% 01/93 **139,8** |



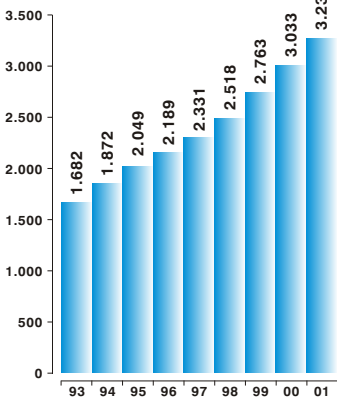
**Ingresos de Tráfico**  
Millones de Pesetas

% 01/93 **26,8** |



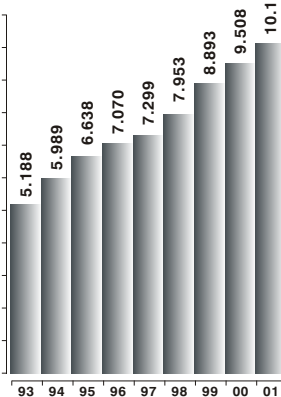
**Ingresos de Tráfico**  
Percepción Media (Pts./V.K.)

% 01/93 **92,5** |



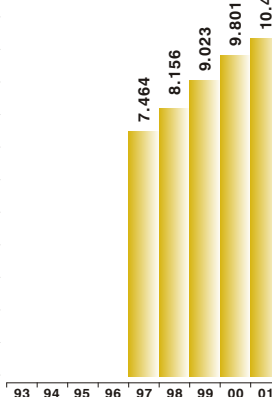
**Oferta**  
Plazas - Kilómetro (Millones)

% 01/93 **96,1** |



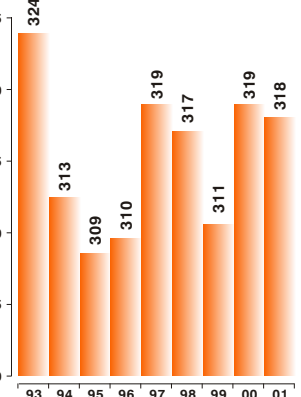
**Oferta**  
Kilómetros - Tren (Miles)

% 01/97 **39,4** |



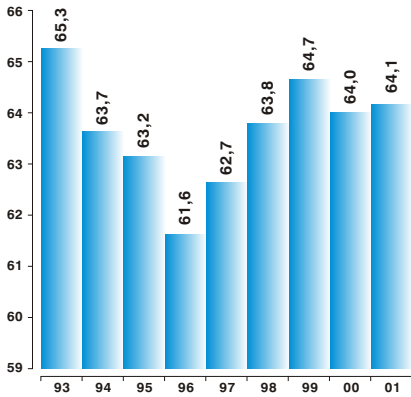
**Oferta**  
Kilómetros - Rama (Miles)

% 01/93 **-1,8** |



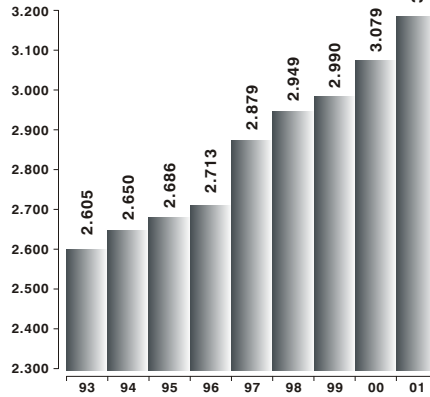
**Oferta**  
Plazas / Tren

% 01/93 -1,8 |



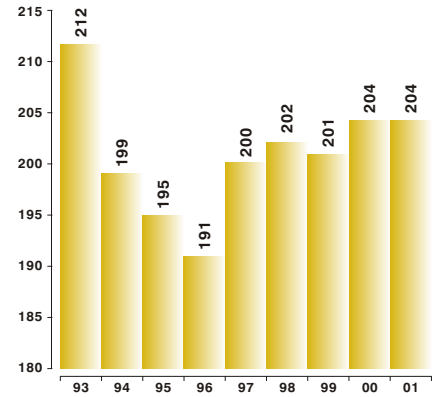
**Aprovechamiento**  
% Ocupación (V.K./P.K.O.)

% 01/93 22,3 |



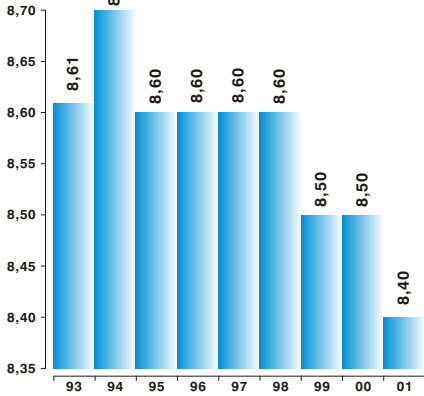
**Aprovechamiento**  
Ingresos / Km. Tren

% 01/93 -3,6 |



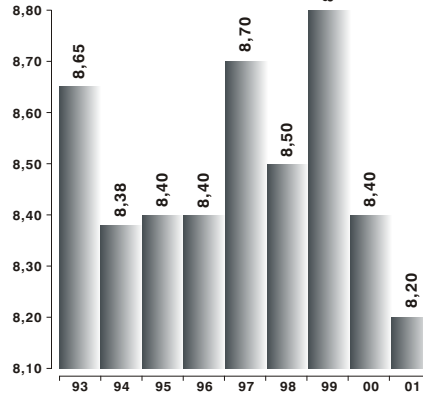
**Aprovechamiento**  
Viajeros / Tren

% 01/93 -2,4 |



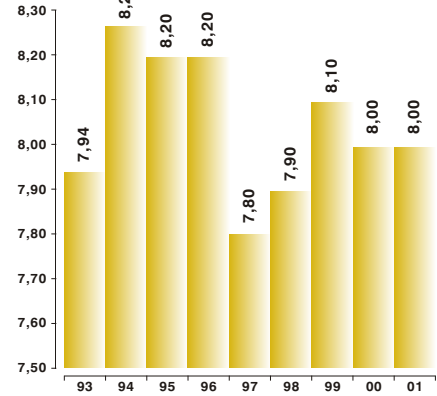
**Calidad** Índice de Calidad Percibida  
Larga Distancia

% 01/93 -5,2 |



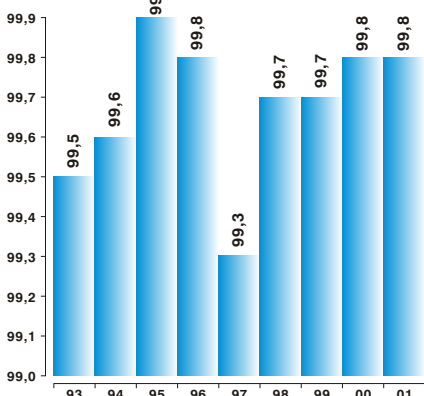
**Calidad** Índice de Calidad Percibida  
Lanzaderas

% 01/93 0,8 |



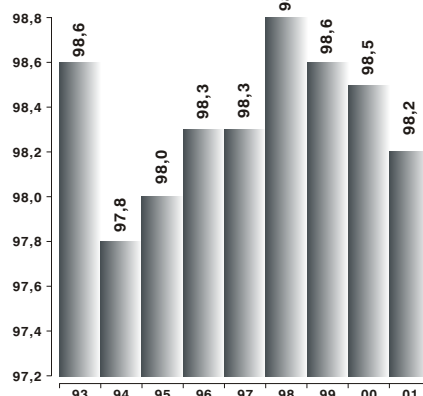
**Calidad** Índice de Calidad Percibida  
Talgos 200

% 01/93 0,3 |



**Puntualidad**  
Trenes AVE (<3 minutos)

% 01/93 -0,4 |



**Puntualidad**  
Talgos 200 (<10 minutos)



## 5.4. TÍTULO VII: PLAN DE VIABILIDAD

### 5.4.1 GRANDES LÍNEAS |



#### Resultados del Ejercicio

La cobertura de gastos por ingresos al nivel de Margen de Contribución alcanza el 97,2%, mejorando la del año anterior en casi 5 puntos. En el nivel de Resultado (una vez incorporados los intereses estructurales, los gastos comunes por distribución y los resultados extraordinarios) el coeficiente de cobertura alcanzado por la Unidad de Negocio en el ejercicio 2001 ha sido del 87,7%, casi siete puntos mejor que en 2000.

Los ingresos por tráfico se elevan a 59.025 millones de pesetas (354,74 millones de euros), un 6,7% superiores a los de 2000. El total de ingresos obtenidos por la Unidad de Negocio en 2001, incluyendo los de transferencia, se eleva a 61.992 millones de pesetas (372,58 millones de euros), superando los obtenidos el año anterior en un 7,1%.

U. N. de Grandes Líneas resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS €			
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	59.025	55.303	3.722	6,7	354,747	332,378	22,370	6,7
Ingresos varios	1.606	1.428	178	12,4	9,652	8,585	1,067	12,4
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	1	-1	-100,0	-	0,003	-0,003	-100,0
Aplicación Provisiones	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	2	2	-	-	0,012	0,012	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>60.633</b>	<b>56.734</b>	<b>3.899</b>	<b>6,9</b>	<b>364,412</b>	<b>340,978</b>	<b>23,433</b>	<b>6,9</b>
Ingresos por Transferencias	1.359	1.172	187	15,9	8,168	7,046	1,122	15,9
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>61.992</b>	<b>57.906</b>	<b>4.086</b>	<b>7,1</b>	<b>372,580</b>	<b>348,024</b>	<b>24,556</b>	<b>7,1</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	12.904	12.930	-26	-0,2	77,555	77,711	-0,156	-0,2
Materiales y Energía U.D.T.	42	48	-6	-12,5	0,252	0,288	-0,036	-12,5
Servicios externos	21.486	20.251	1.235	6,1	129,133	121,711	7,422	6,1
Dotación de Provisiones	139	166	-27	-16,3	0,835	0,998	-0,162	-16,3
Amortizaciones	7.885	8.069	-184	-2,3	47,390	48,496	-1,106	-2,3
Retiros del inmovilizado	21	61	-40	-65,6	0,126	0,367	-0,240	-65,6
Intereses del Capital Circulante	78	84	-6	-7,1	0,469	0,505	-0,036	-7,1
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>42.555</b>	<b>41.609</b>	<b>946</b>	<b>2,3</b>	<b>255,761</b>	<b>250,075</b>	<b>5,686</b>	<b>2,3</b>
Energía de tracción por transferencia	4.205	4.403	-198	-4,5	25,275	26,465	-1,190	-4,5
Servicios internos por transferencia	16.997	16.722	276	1,7	102,157	100,498	1,658	1,7
Gastos por Transferencias	21.203	21.125	78	0,4	127,432	126,963	0,469	0,4
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>63.758</b>	<b>62.734</b>	<b>1.024</b>	<b>1,6</b>	<b>383,193</b>	<b>377,038</b>	<b>6,154</b>	<b>1,6</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-1.766</b>	<b>-4.828</b>	<b>3.062</b>	<b>63,4</b>	<b>-10,613</b>	<b>-29,014</b>	<b>18,402</b>	<b>63,4</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	97,2%	92,3%	4,9%	-	97,2%	92,3%	4,9%	-
Intereses Estructurales	3.012	3.449	-437	-12,7	18,100	20,727	-2,627	-12,7
Gastos Comunes distribuidos	2.909	2.532	377	14,9	17,485	15,219	2,266	14,9
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-7.687</b>	<b>-10.809</b>	<b>3.122</b>	<b>28,9</b>	<b>-46,197</b>	<b>-64,960</b>	<b>18,763</b>	<b>28,9</b>
Resultados extraordinarios	-991	-2.636	1.645	62,4	-5,956	-15,843	9,887	62,4
<b>RESULTADO</b>	<b>-8.678</b>	<b>-13.445</b>	<b>4.767</b>	<b>35,5</b>	<b>-52,153</b>	<b>-80,803</b>	<b>28,650</b>	<b>35,5</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	87,7%	81,2%	6,6%	-	87,7%	81,2%	6,6%	-

Los gastos directos de la Unidad de Negocio en 2001 han ascendido a 42.555 millones de pesetas (255,76 millones de euros), de los que 21.486 millones de pesetas (129,13 millones de euros) corresponden a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 2,3% en el conjunto de los gastos directos y del 6,1% en Servicios del Exterior. Los gastos por transferencias ascendieron a 21.203 millones de pesetas (127,43 millones de euros) en 2001, un 0,4% más que en 2000. Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 7.885 y 3.012 millones de pesetas (47,39 y 18,10 millones de euros) de gasto en 2001, un 2,3% y un 12,7% menos que en 2000, respectivamente.



### Hitos de la Unidad de Negocio de Grandes Líneas en 2001

Excelente comportamiento de productos como Euromed o Tren Hotel, el afianzamiento de Alaris y la implantación de Altaria.

Puesta en marcha del Servicio específico de Posventa.

Lanzamiento del producto ALTARIA: Es un nuevo producto de gama alta que comercializa la UN sobre la base de material Talgo de 7ª generación, que inicia su andadura en el eje Madrid-Alicante e irá expandiéndose a otras relaciones de tráfico en los próximos años. El resultado económico obtenido en su primer año de explotación comercial es claramente positivo. Desde Enero de 2002 también se comercializa en la relación Madrid-Pamplona.

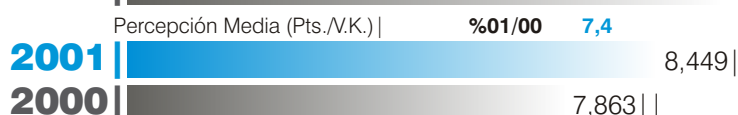
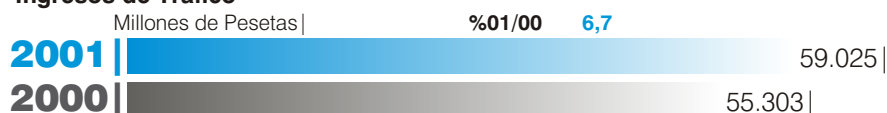
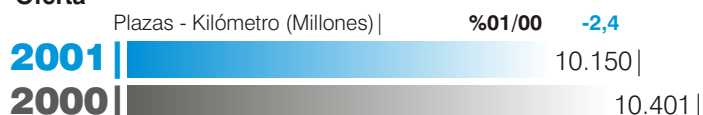
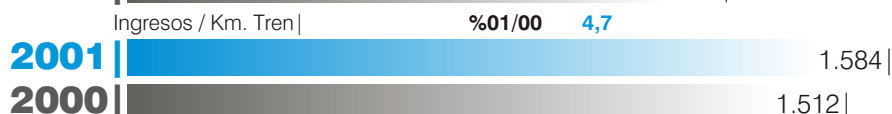
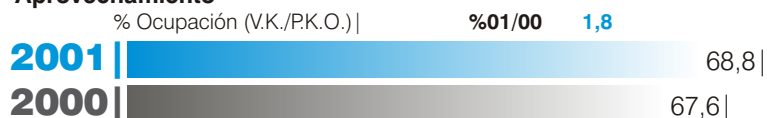
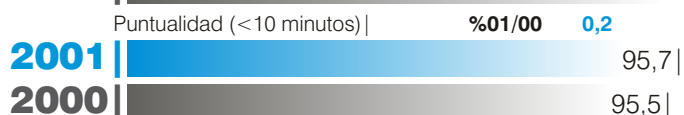
Se adjudica la compra de 12 trenes autopropulsados eléctricos, con cambio de ancho automático (ATPRD), al consorcio CAF-ALSTOM-FIAT. La entrega de este material está prevista a lo largo de 2004.

Firma del acuerdo con Galileo para la distribución de los productos Renfe en Agencias de Viajes a través de este Sistema de Distribución Global (GDS).

Lanzamiento de la Tarjeta Renfe Visa Empresas, cuyo objetivo es atraer y retener los viajes de empresa hacia los productos que comercializa la Unidad de Negocio.

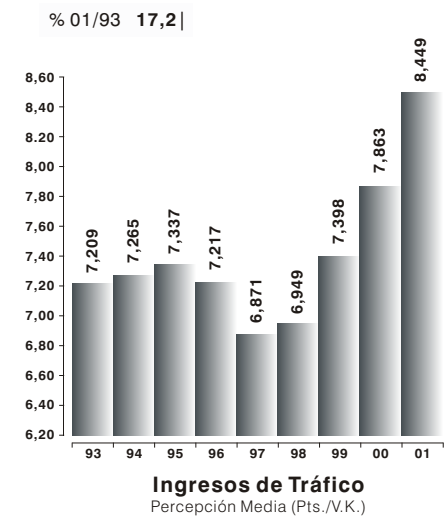
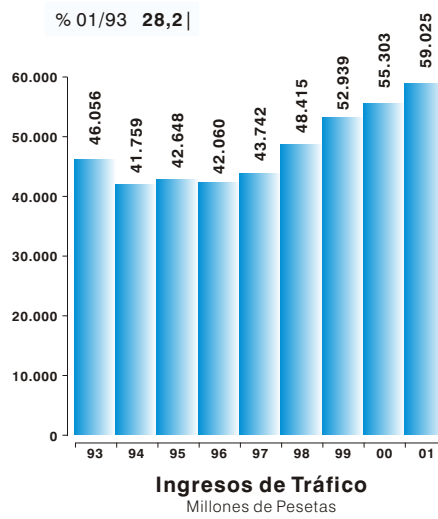
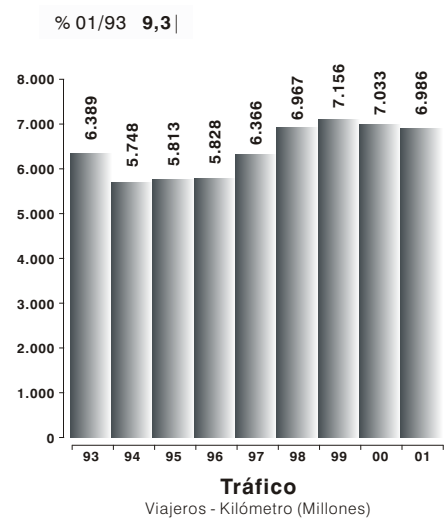
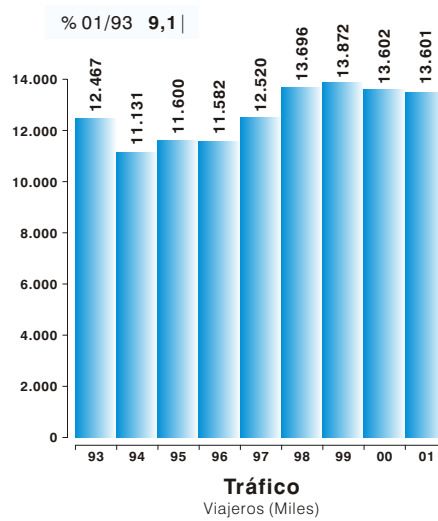
U. N. de Grandes Líneas. Principales Magnitudes |

**Tráfico**

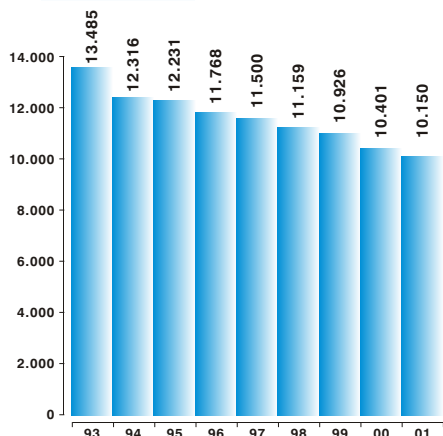
**Ingresos de Tráfico**

**Oferta**

**Aprovechamiento**

**Calidad**




U. N. de Grandes Líneas: evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2001 |

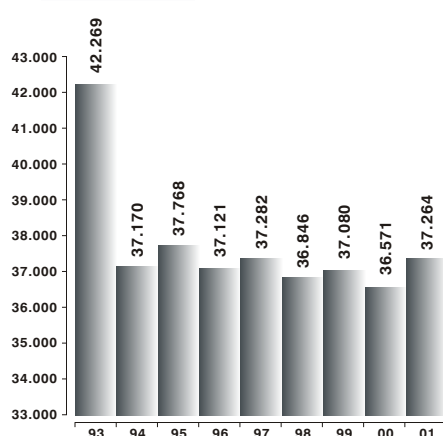


% 01/93 -24,7|


**Oferta**

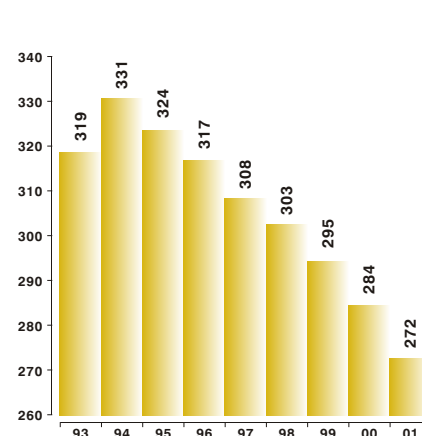
Plazas - Kilómetro (Millones)

% 01/93 -11,8|


**Oferta**

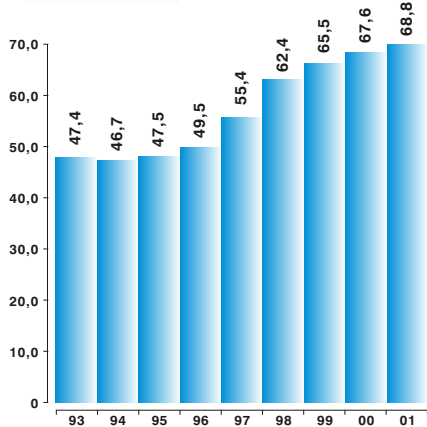
Kilómetro - Tren (Miles)

% 01/93 -14,6|


**Oferta**

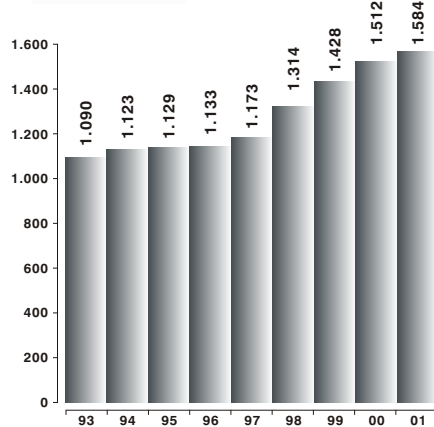
Plazas / Tren

% 01/93 45,3|


**Aprovechamiento**

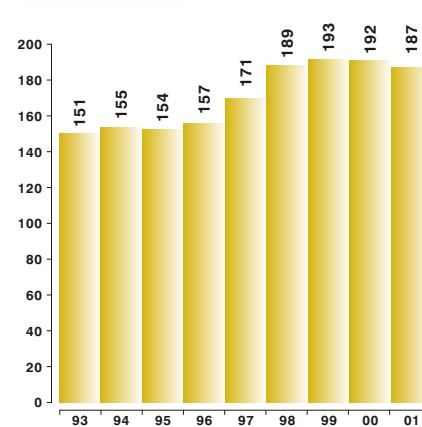
% Ocupación (V.K./P.K.O.)

% 01/93 45,4|


**Aprovechamiento**

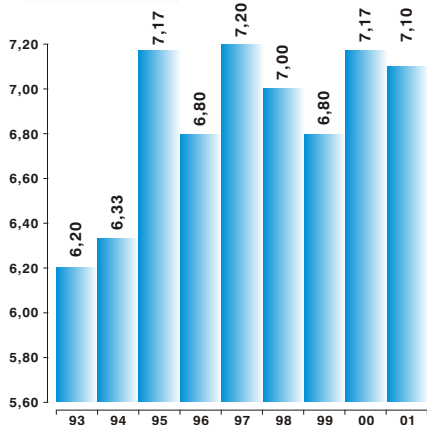
Ingresos / Km. Tren

% 00i1/93 24,0|


**Aprovechamiento**

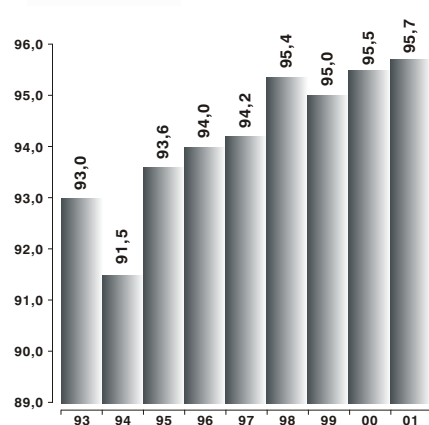
Viajeros / Tren

% 01/93 14,5|


**Calidad**

Índice de Calidad Percibida

% 01/93 2,9|


**Calidad**

Puntualidad (&lt;10 minutos)

## 5. 4.2 CARGAS

### Resultados del Ejercicio

Los ingresos varios o comerciales de la UN de Cargas en el ejercicio 2001 experimentan un fuerte incremento respecto a ejercicios anteriores, debido a la participación en los márgenes de los "pool" Ibérico y de Cererail, creados ese año, así como por el alquiler de vagones al GIF y a diferentes empresas constructoras de la infraestructura AVE, y de otras infraestructuras. También experimentan un elevado incremento los alquileres de las campas de automóviles, tras la firma de acuerdos marco, y los alquileres de naves puestas en explotación gracias a la generación de nuevos tráficós, especialmente con empresas participadas.

Los ingresos de tráfico se elevan a 34.400 millones de pesetas (206,74 millones de euros), 456 millones de pesetas (2,7 millones de euros) -un 1,3%-, superiores a los de 2000.

Los ingresos totales (propios y de transferencia) de la Unidad de Negocio, alcanzan en el acumulado anual los 40.290 millones de pesetas (242,14 millones de euros), un 5% más que el año anterior.

Por su parte, los gastos totales (propios y de transferencia) que se han producido en este ejercicio ascienden a 47.168 millones de pesetas (283,48 millones de euros).

U. N. de Cargas resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	34.400	33.944	456	1,3	206,748	204,008	2,741	1,3
Ingresos varios	2.706	1.378	1.328	96,4	16,263	8,280	7,983	96,4
Convenios Especificos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	6	-6	-100,0	-	0,038	-0,038	-100,0
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	29	29	-	-	0,174	0,174	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>37.135</b>	<b>35.357</b>	<b>1.778</b>	<b>5,0</b>	<b>223,186</b>	<b>212,500</b>	<b>10,686</b>	<b>5,0</b>
Ingresos por Transferencias	3.155	3.028	126	4,2	18,961	18,201	0,760	4,2
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>40.290</b>	<b>38.385</b>	<b>1.904</b>	<b>5,0</b>	<b>242,147</b>	<b>230,701</b>	<b>11,446</b>	<b>5,0</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	22.782	19.744	3.038	15,4	136,923	118,664	18,259	15,4
Materiales y Energia U.D.T.	799	280	519	185,4	4,802	1,683	3,119	185,4
Servicios externos	2.812	2.850	-38	-1,3	16,900	17,129	-0,228	-1,3
Amortizaciones	5.103	4.818	285	5,9	30,670	28,957	1,713	5,9
Retiros del inmovilizado	148	16	132	825,0	0,889	0,096	0,793	825,0
Intereses del Capital Circulante	478	465	13	2,8	2,873	2,795	0,078	2,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>32.122</b>	<b>28.173</b>	<b>3.949</b>	<b>14,0</b>	<b>193,057</b>	<b>169,323</b>	<b>23,734</b>	<b>14,0</b>
Energía de tracción por transferencia	5.537	5.532	5	0,1	33,276	33,248	0,028	0,1
Servicios internos por transferencia	9.509	13.421	-3.912	-29,1	57,151	80,662	-23,511	-29,1
Gastos por Transferencias	15.046	18.953	-3.907	-20,6	90,427	113,910	-23,483	-20,6
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>47.168</b>	<b>47.126</b>	<b>42</b>	<b>0,1</b>	<b>283,484</b>	<b>283,233</b>	<b>0,251</b>	<b>0,1</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-6.878</b>	<b>-8.741</b>	<b>1.863</b>	<b>21,3</b>	<b>-41,337</b>	<b>-52,532</b>	<b>11,195</b>	<b>21,3</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	85,4%	81,5%	4,0%	-	85,4%	81,5%	4,0%	-
Intereses Estructurales	2.530	1.894	636	33,6	15,207	11,386	3,821	33,6
Gastos Comunes distribuidos	2.156	1.903	253	13,3	12,956	11,436	1,520	13,3
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-11.564</b>	<b>-12.538</b>	<b>974</b>	<b>7,8</b>	<b>-69,500</b>	<b>-75,354</b>	<b>5,854</b>	<b>7,8</b>
Resultados extraordinarios	-513	-2.692	2.179	80,9	-3,083	-16,179	13,096	80,9
<b>RESULTADO</b>	<b>-12.077</b>	<b>-15.230</b>	<b>3.153</b>	<b>20,7</b>	<b>-72,583</b>	<b>-91,533</b>	<b>18,950</b>	<b>20,7</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	76,9%	71,6%	5,3%	-	76,9%	71,6%	5,3%	-



Los gastos directos de la Unidad de Negocio en 2001 han ascendido a 32.122 millones de pesetas (193,05 millones de euros). Los gastos por transferencia ascendieron a 15.046 millones de pesetas (90,42 millones de euros) en 2001.

La cobertura de gastos por ingresos al nivel de Margen de Contribución alcanza el 85,4%, cuatro puntos mejor que el año anterior. En el nivel de Resultado (una vez incorporados los intereses estructurales, los gastos comunes por distribución y los resultados extraordinarios), el coeficiente de cobertura alcanzado por la Unidad de Negocio en el ejercicio 2001 ha sido del 76,9%, más de cinco puntos

## Hitos de la Unidad de Negocio de Cargas en 2001

2001 ha sido un año decisivo, que ha supuesto una importantísima transformación de la Unidad de Negocio para garantizar su viabilidad en el futuro. Ello ha requerido un esfuerzo muy importante, puesto que se han cambiado los procesos productivos para adaptar la oferta diaria a la demanda del cliente. No se debe olvidar que el 70 por ciento de la demanda de la Unidad de Negocio es variable y se contaba con una oferta rígida.

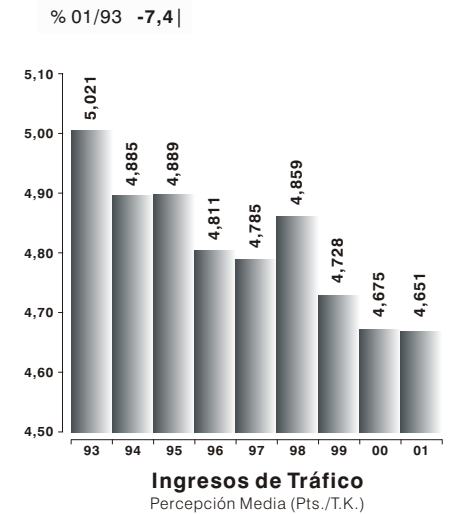
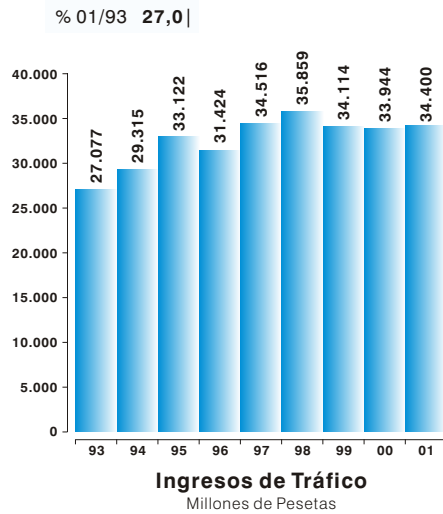
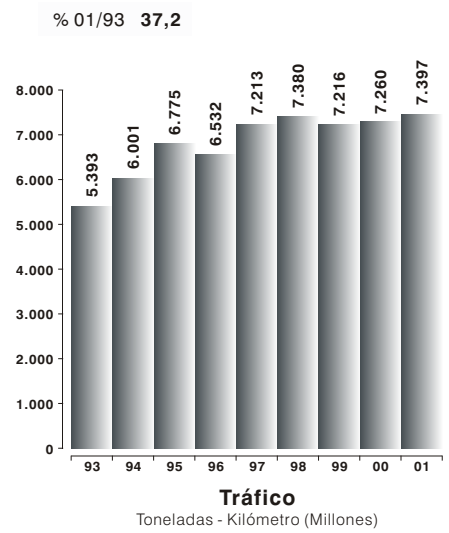
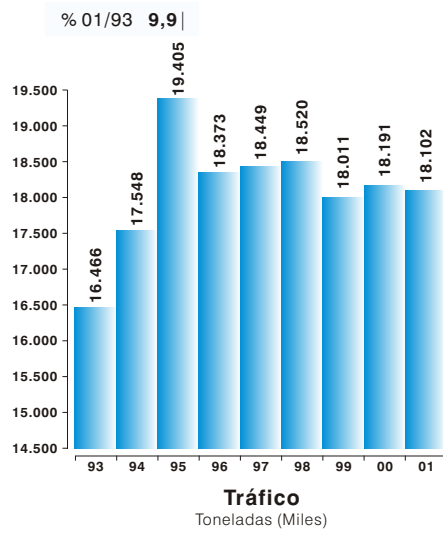
La creación del Centro Servicios al Cliente (CSC), como órgano de interlocución y de satisfacción de la demanda del cliente, ha posibilitado la adaptación de la estructura de la UN a una nueva filosofía de relación con los clientes en la que se responde a su demanda con los recursos reales.

Las relaciones comerciales con los clientes deben ser duraderas en el tiempo, con una filosofía de fidelización renovada por el espíritu de hacer clientes y no ventas a corto plazo. El instrumento principal ha sido el establecimiento del contrato de larga duración, con compromisos mutuos.

Las Sociedades Participadas han seguido siendo base, para el desarrollo futuro, permitiendo penetrar en los distintos mercados, y aportando valor añadido a la oferta de la UN de Cargas. Se han creado: Alfil Logistic, Cererail y Agrifer.

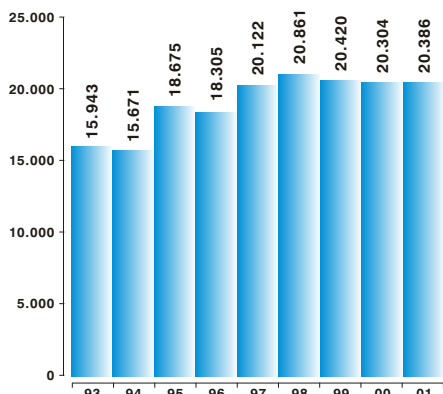
Se ha conseguido en 2001 un aumento de ingresos (en un 5'1 por ciento) y, simultáneamente, reducción de los gastos (en un 0,7 por ciento), lo cual permitió mejorar el margen de contribución en un 26 por ciento, respecto a la anualidad anterior.

U. N. de Cargas: evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2001 |



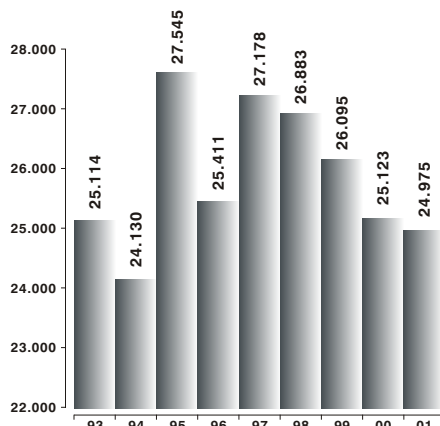


% 01/93 27,9 |



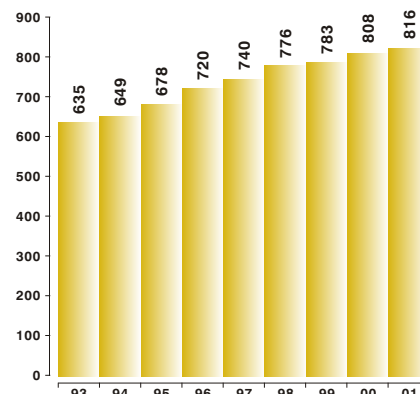
**Oferta**  
T. K. B. (Millones)

% 01/93 -0,6 |



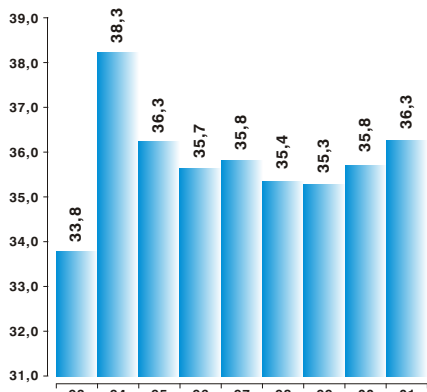
**Oferta**  
Kilómetros - Tren (Miles)

% 01/93 28,6 |



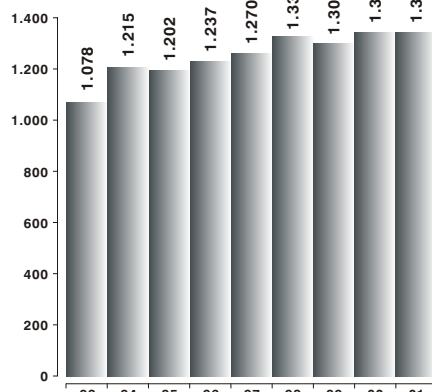
**Oferta**  
TB / Tren

% 01/93 7,3 |



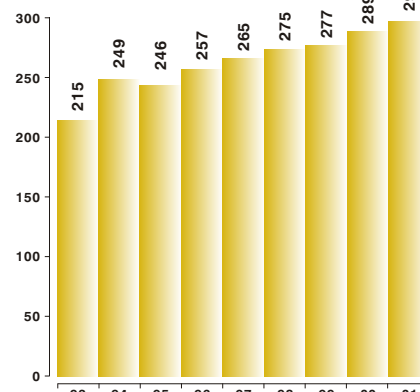
**Aprovechamiento**  
TKN / TKB (%)

% 01/93 27,8 |



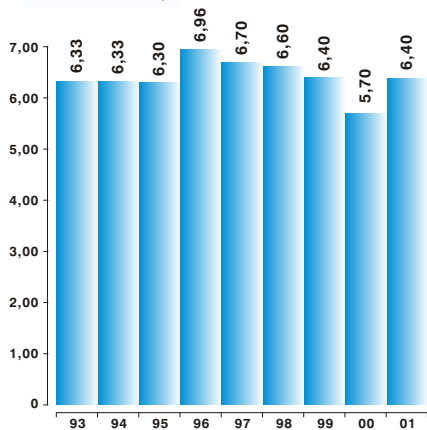
**Aprovechamiento**  
Ingresos / Km. Tren

% 01/93 37,9 |



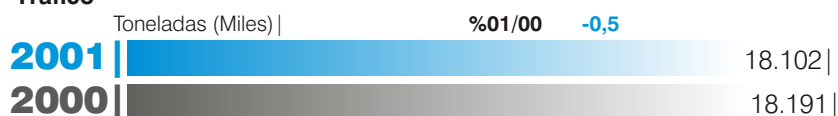
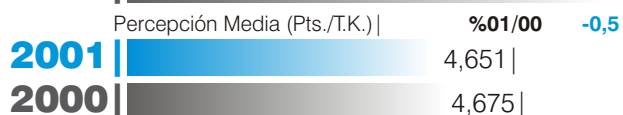
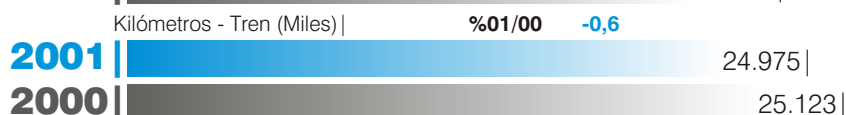
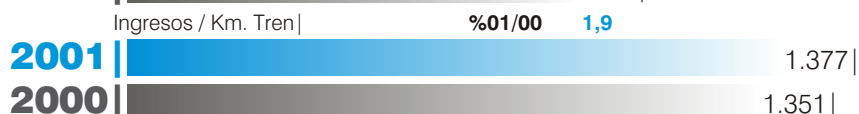
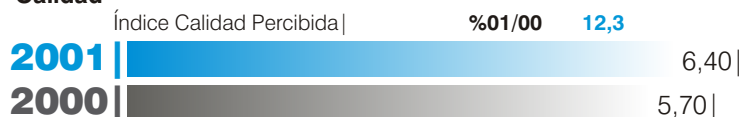
**Aprovechamiento**  
TN / Tren

% 01/93 1,1 |



**Calidad**  
Índice de Calidad Percibida

## U. N. de Cargas. Principales Magnitudes|

**Tráfico****Ingresos totales de Tráfico****Oferta****Aprovechamiento****Calidad**



U. N. de Cargas. |

CONCEPTO	TONELADAS (MILES)	
	2001	2000
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	3.566	3.397
CARBONES	1.555	2.015
CEMENTOS	1.534	1.386
PIEDRAS Y TIERRAS	1.939	1.382
CEREALES NACIONALES	1.053	1.176
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	948	801
AUTOS NACIONALES	668	700
MADERAS NACIONALES	604	678
BUTANO Y PROPANO	528	674
RESTO NACIONAL	572	657
PRODUCTOS QUÍMICOS	541	623
AUTOS INTERNACIONALES	528	522
TRANSPORTES EN SERVICIO	442	476
RESTO INTERNACIONAL	502	458
ABONOS	365	427
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	294	392
P. SIDERÚRGICOS INTERNAC.	335	355
PAPEL	372	348
PIEZAS Y COMP. AUTOS INT.	371	330
TEM	298	259
SAL	227	227
CENIZAS VOLANTES	187	208
CEREALES INTERNACIONALES	205	197
MADERAS INTERNACIONALES	85	153
MINERALES	95	137
TTES. EXCEPCIONALES	236	127
TEMI	52	86
<b>TOTAL U.N.E.</b>	<b>18.102</b>	<b>18.191</b>
TRÁNSITO	33	66
IMPORTACIÓN	984	1.003
EXPORTACIÓN	1.061	1.033
<b>TOTAL TRÁFICO INTERNACIONAL</b>	<b>2.078</b>	<b>2.102</b>

U. N. de Cargas. |

CONCEPTO	TONELADAS KILÓMETRO (MILLONES)	
	2001	2000
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	1.975	1.751
CEREALES NACIONALES	424	533
MADERAS NACIONALES	446	489
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	517	448
CARBONES	294	390
AUTOS NACIONALES	366	387
CEMENTOS	395	379
PRODUCTOS QUÍMICOS	286	351
BUTANO Y PROPANO	188	242
PIEDRAS Y TIERRAS	428	233
AUTOS INTERNACIONALES	220	221
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	163	197
PAPEL	211	190
TEM	189	181
RESTO INTERNACIONAL	211	180
P. SIDERÚRGICOS INTERNAC.	163	175
ABONOS	148	170
PIEZAS Y COMP. AUTOS INT.	157	138
RESTO NACIONAL	93	107
CENIZAS VOLANTES	80	83
TRANSPORTES EN SERVICIO	83	78
TEMI	54	75
CEREALES INTERNACIONALES	72	57
SAL	55	55
TTES. EXCEPCIONALES	109	55
MADERAS INTERNACIONALES	33	49
MINERALES	37	47
<b>TOTAL U.N.E.</b>	<b>7.397</b>	<b>7.260</b>
TRÁNSITO	23	47
IMPORTACIÓN	393	371
EXPORTACIÓN	494	476
<b>TOTAL TRÁFICO INTERNACIONAL</b>	<b>910</b>	<b>894</b>

## 5. 4.3 TRANSPORTE COMBINADO

### Resultados del Ejercicio


El total de Ingresos en el ejercicio 2001 se sitúa en 21.221 millones de pesetas (127,54 millones de euros). De esta cifra, pertenecen a Tráfico 19.815 millones de pesetas (119,09 millones de euros). El incremento de ingresos de tráfico sobre el ejercicio 2000 es del 0,8%.

El total de gastos propios asciende a 17.670 millones de pesetas (106,19 millones de euros), correspondiendo 4.351 millones de pesetas (26,15 millones de euros) a Servicios del Exterior.

Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 2.418 y 810 millones de pesetas (14,53 y 4,86 millones de euros) de gasto en 2001, respectivamente.

El coeficiente de cobertura referido al Margen de Contribución se sitúa en el 82,6%. Incorporando los intereses estructurales, los gastos comunes y los resultados extraordinarios, esta cifra se sitúa en el 75,1%.

U. N. de Transporte Combinado resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS 			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	19.815	19.659	156	0,8	119,091	118,153	0,938	0,8
Ingresos varios	308	373	-65	-17,3	1,851	2,239	-0,388	-17,3
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	4	-4	-100,0	-	0,027	-0,027	-100,0
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	2	2	-	-	0,012	0,012	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>20.125</b>	<b>20.038</b>	<b>87</b>	<b>0,4</b>	<b>120,954</b>	<b>120,431</b>	<b>0,523</b>	<b>0,4</b>
Ingresos por Transferencias	1.096	912	184	20,2	6,590	5,484	1,106	20,2
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>21.221</b>	<b>20.950</b>	<b>271</b>	<b>1,3</b>	<b>127,544</b>	<b>125,915</b>	<b>1,629</b>	<b>1,3</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	10.342	8.960	1.382	15,4	62,157	53,851	8,306	15,4
Materiales y Energía U.D.T.	329	175	154	88,0	1,977	1,052	0,926	88,0
Servicios externos	4.351	4.086	265	6,5	26,150	24,557	1,593	6,5
Amortizaciones	2.418	2.537	-119	-4,7	14,532	15,248	-0,715	-4,7
Retiros del inmovilizado	1	5	-4	-80,0	0,006	0,030	-0,024	-80,0
Intereses del Capital Circulante	229	207	22	10,6	1,376	1,244	0,132	10,6
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>17.670</b>	<b>15.970</b>	<b>1.700</b>	<b>10,6</b>	<b>106,199</b>	<b>95,982</b>	<b>10,217</b>	<b>10,6</b>
Energía de tracción por transferencia	2.821	2.760	61	2,2	16,953	16,590	0,364	2,2
Servicios internos por transferencia	5.197	6.116	-918	-15,0	31,237	36,756	-5,519	-15,0
Gastos por Transferencias	8.018	8.876	-858	-9,7	48,191	53,346	-5,155	-9,7
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>25.688</b>	<b>24.846</b>	<b>842</b>	<b>3,4</b>	<b>154,389</b>	<b>149,328</b>	<b>5,062</b>	<b>3,4</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-4.467</b>	<b>-3.896</b>	<b>-571</b>	<b>-14,7</b>	<b>-26,846</b>	<b>-23,413</b>	<b>-3,433</b>	<b>-14,7</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	82,6%	84,3%	-1,7%	-	82,6%	84,3%	-1,7%	-
Intereses Estructurales	810	644	166	25,8	4,867	3,869	0,998	25,8
Gastos Comunes distribuidos	1.163	972	191	19,7	6,988	5,839	1,149	19,7
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-6.439</b>	<b>-5.511</b>	<b>-928</b>	<b>-16,8</b>	<b>-38,701</b>	<b>-33,121</b>	<b>-5,580</b>	<b>-16,8</b>
Resultados extraordinarios	-585	-913	328	35,9	-3,516	-5,487	1,971	35,9
<b>RESULTADO</b>	<b>-7.024</b>	<b>-6.424</b>	<b>-600</b>	<b>-9,3</b>	<b>-42,217</b>	<b>-38,608</b>	<b>-3,609</b>	<b>-9,3</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	75,1%	76,5%	-1,4%	-	75,1%	76,5%	-1,4%	-

## Hitos de la Unidad de Negocio de Transporte Combinado en 2001

### Implantación de nuevos productos

“TEGRI” es la denominación de un nuevo producto, destinado al transporte de contenedores entre España e Italia, en línea con la política establecida por la U.E. de potenciar la intermodalidad y el Short Sea Shipping. Se desarrolla en base a un acuerdo de colaboración establecido con la naviera GRIMALDI, y garantiza una línea directa de comunicación entre las terminales de la red TECO que tengan relación directa con Valencia y los puertos de Livorno y Salerno.

### Innovación tecnológica

Durante el ejercicio se pone en funcionamiento, dentro de internet, un portal de servicios, denominado: “CLUB TECO”.

Este portal de servicios destinado a los Clientes agrupa herramientas de gestión de alto valor añadido, con una clara orientación “business to business”, permitiendo accesos al control de envíos, establecer la orden de carga electrónica y acceder a una amplia base de información actualizada que va desde productos, horarios y catálogos hasta la más extensa clasificación de mercancías armonizadas entre las administraciones europeas y las aduanas, conteniendo un apartado excepcional en materias peligrosas.

### Inversiones

#### Material remolcado

Se finaliza la construcción del segundo lote de 130 vagones del tipo MC4, idóneos para el transporte de cajas móviles de 45 pies.

Se continúa la transformación de los vagones MC1 y MQC eliminando el piso de madera e instalando clavijas de anclaje diversas.

Dentro de la serie MC3 se modifican las válvulas de pesada y de los topes de muelles de suspensión.

#### Material motor

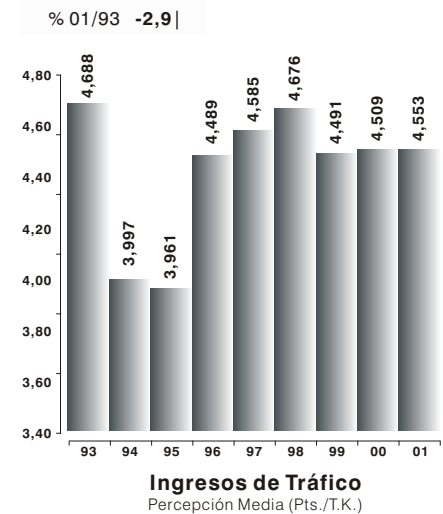
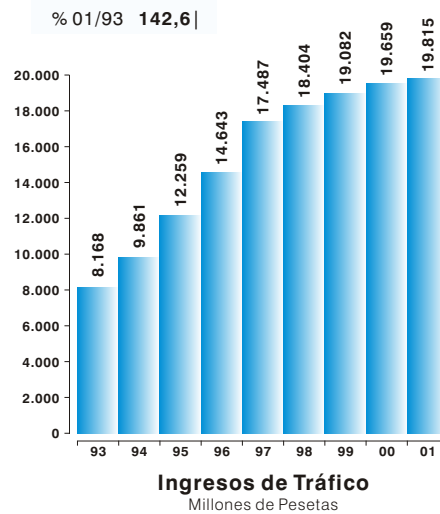
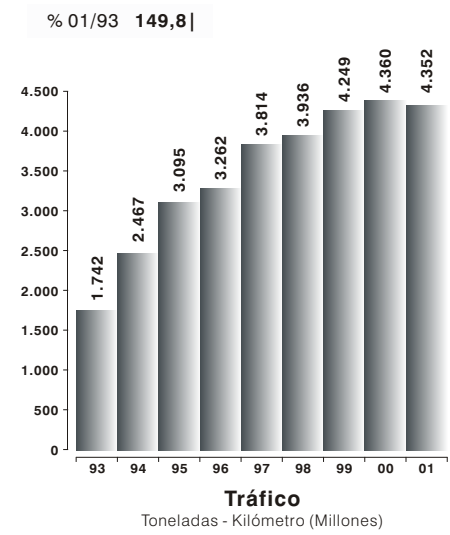
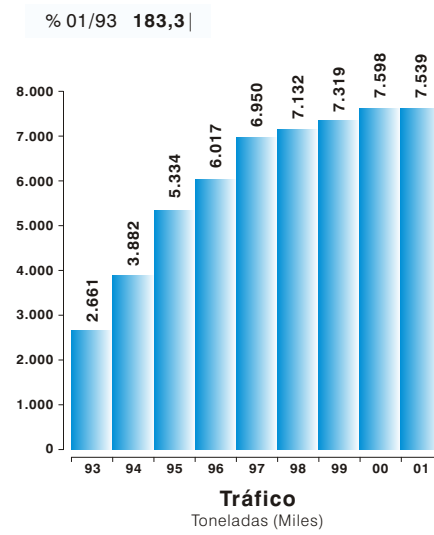
Continúan los planes de mejora de confort y habitabilidad de cabinas en las locomotoras 269, 319 y tractores.

Se montan transmisiones monorreductoras en las locomotoras 269 para la formación de locomotoras tandem y de conducción en mando múltiple para las locomotoras 319.

U. N. de Transporte Combinado |

CONCEPTO	TONELADAS (MILES)			TONELADAS KILÓMETRO (MILLONES)		
	2001	2000	Variación 01/00 (%)	2001	2000	Variación 01/00 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	2.169,32	2.048,63	5,9	1.262,00	1.249,00	1,0
Tráfico Nacional Terrestre	2.652,40	2.578,44	2,9	2.027,20	1.968,10	3,0
<b>Tráfico Nacional Total</b>	<b>4.821,72</b>	<b>4.627,07</b>	<b>4,2</b>	<b>3.289,20</b>	<b>3.217,10</b>	<b>2,2</b>
Importación	1.259,66	1.562,22	-19,4	538,67	551,48	-2,3
Exportación	1.437,84	1.395,34	3,0	513,54	583,14	-11,9
Tránsito	20,15	13,01	54,8	10,79	8,38	28,8
<b>Tráfico Internacional Total</b>	<b>2.717,65</b>	<b>2.970,58</b>	<b>-8,5</b>	<b>1.063,00</b>	<b>1.143,00</b>	<b>-7,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>7.539,37</b>	<b>7.597,65</b>	<b>-0,8</b>	<b>4.352,20</b>	<b>4.360,10</b>	<b>-0,2</b>

U. N. de Transporte Combinado: evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2001 |



Se ajusta el diseño final para la remodelación de las locomotoras 333 con introducción de innovaciones tecnológicas importantes.

*Terminales*

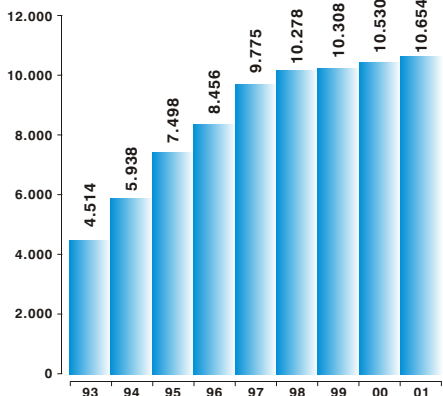
Refuerzo de la pavimentación en la terminal de Constantí. Refuerzo de caminos de rodadura en Por-Bou, Barcelona, Tarragona y Vigo.

Ampliación de la capacidad operativa de la terminal de San Roque.

**Calidad y gestión medioambiental**

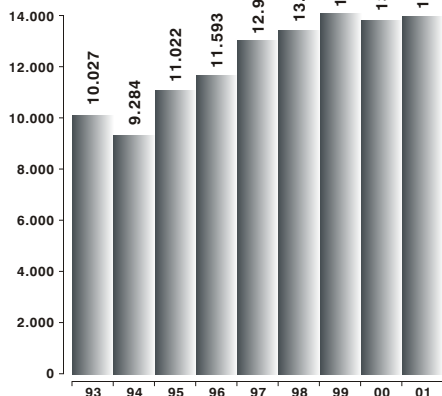
Se extiende el sistema de calidad ISO 9002 a todas las terminales, llevándose a cabo la segunda autoevaluación de la U.N. de acuerdo con el modelo E.F.Q.M., identificándose los distintos procesos clave para adaptar los actuales sistemas de aseguramiento de la calidad a la ISO 9002/2000. Se realizan diagnósticos medioambientales diversos.

% 01/93 **136,0**



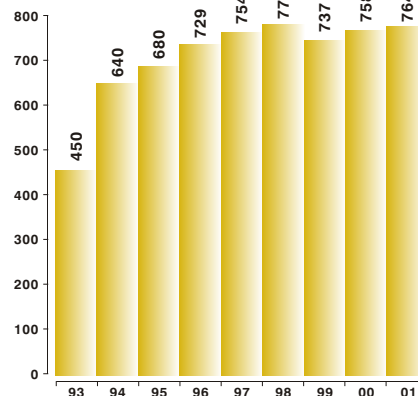
**Oferta**  
T. K. B. (Millones)

% 01/93 **39,0**



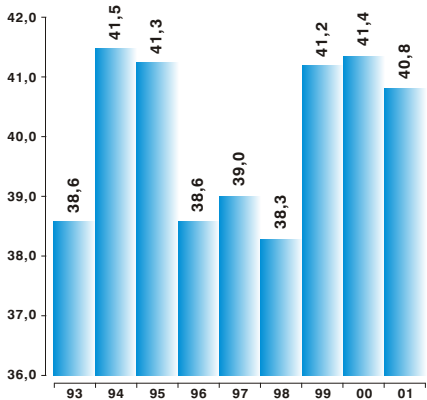
**Oferta**  
Kilómetros - Tren (Miles)

% 01/93 **69,8**



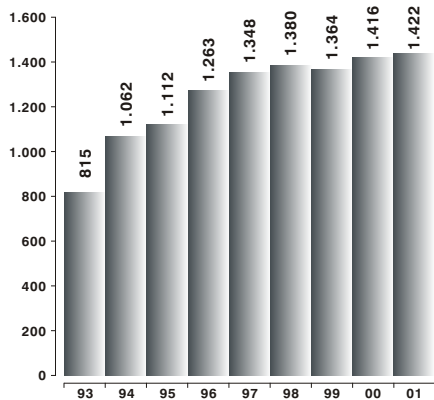
**Oferta**  
TB / Tren

% 01/93 **5,8**



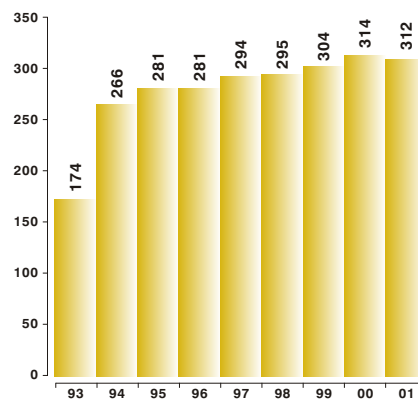
**Aprovechamiento**  
TKN / TKB (%)

% 01/93 **74,5**



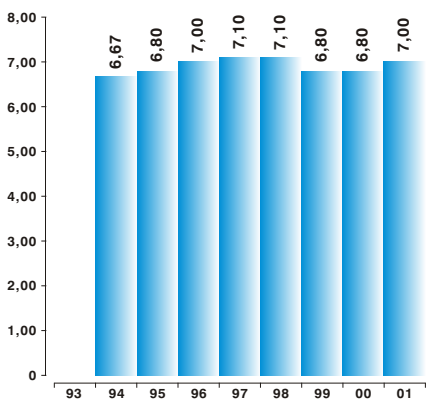
**Aprovechamiento**  
Ingresos / Km. Tren

% 01/93 **79,7**



**Aprovechamiento**  
TN / Tren

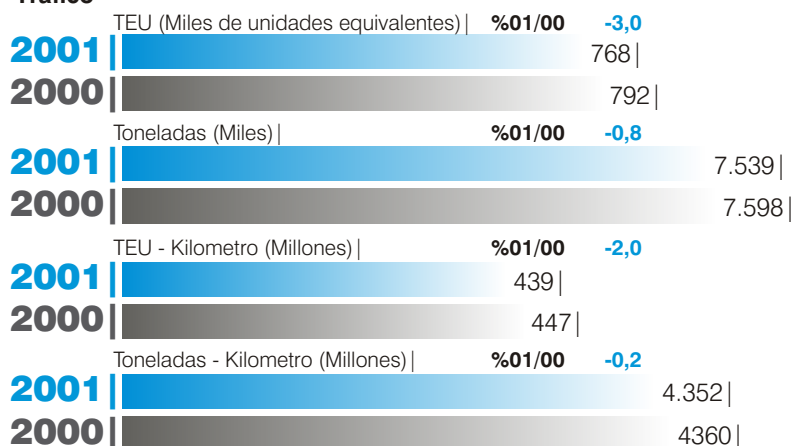
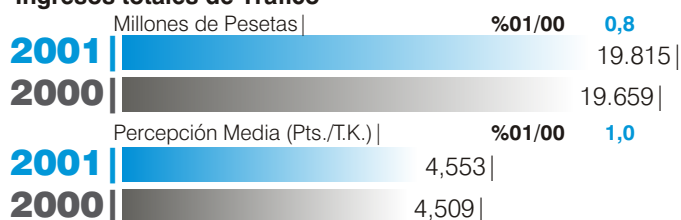
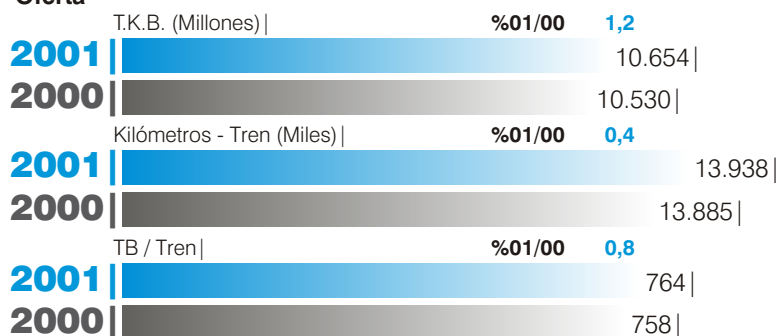
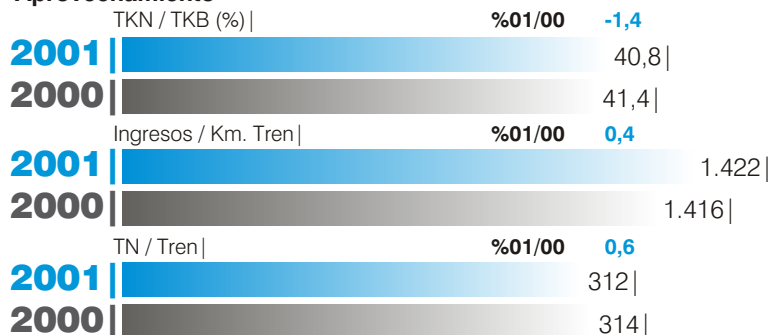
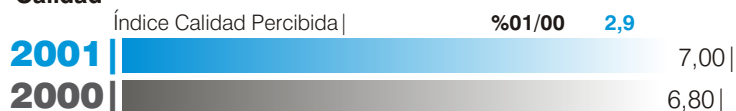
% 01/94 **4,9**



**Calidad**  
Índice de Calidad Percibida (1)(2)

(1) Existen datos desde 1994  
(2) Se refiere al índice de satisfacción global subyacente a partir del año 1999

## U. N. de Transporte Combinado. Principales Magnitudes|

**Tráfico****Ingresos totales de Tráfico****Oferta****Aprovechamiento****Calidad**



Se obtiene una mejora de la calidad percibida pasando de 6.5 sobre 10 en 2000 a 7 este ejercicio.

Se crean varios Grupos y Equipos de Iniciativa y Mejora, siendo seleccionado uno de ellos como finalista del VII Concurso.

#### **Mejoras de gestión**

Se avanza en la implantación del Agente Único de Conducción. Esta medida ha permitido reducir 37 maquinistas de línea, aumentando un 5 % la producción de kilómetros tren.

Incorporación y adaptación a la Unidad de Negocio de la ASISTENCIA TÉCNICA, con un total de 112 trabajadores especializados en la visita y atenciones en ruta de trenes. Se les dota de vehículos de carretera y equipamiento para aumentar su capacidad operativa.

#### **Comunicación**

Se acomete una acción de gestión del conocimiento, a fin de que personas de experiencia probada en el negocio transmitan sus conocimientos al resto de la organización.

## 5. 4.4 MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES |



### Resultados del Ejercicio

El Margen de Contribución de la Unidad de Negocio en el ejercicio 2001 es negativo y se cifra en 2.004 millones de pesetas (12,05 millones de euros). El Resultado refleja unas pérdidas de 6.541 millones de pesetas (39,31 millones de euros), después de registrar los intereses estructurales, los gastos comunes por distribución y unos resultados extraordinarios de -2.381 millones de pesetas (-14,31 millones de euros), la mayor parte de los cuales (más del 90%) corresponden a activos no operativos (piezas de parque, fundamentalmente). Se ha cumplido el objetivo presupuestario anual.

Este resultado se ha debido a unos ingresos totales inferiores en 5.083 millones de pesetas (30,55 millones de euros), un 11,6% menores a los del año anterior, consecuencia, fundamentalmente, de la finalización de la fabricación de vagones para Minero Siderúrgica de Ponferrada, el trasvase a los operadores de mercancías de la actividad de primer nivel de mantenimiento de vagones y los menores precios en el mantenimiento de locomotoras diesel de línea. Para intentar equilibrar este descenso de ingresos se han disminuido los gastos en un 6,9%, 3.027 millones de pesetas (18,19 millones de euros), respecto a 2000.

U. N. de Mantenimiento Integral de Trenes resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	1.288	2.254	-966	-42,9	7,742	13,548	-5,806	-42,9
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	2.929	1.894	1.035	54,7	17,603	11,382	6,221	54,7
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	3	3	-	-	0,018	0,018	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>4.220</b>	<b>4.151</b>	<b>69</b>	<b>1,7</b>	<b>25,363</b>	<b>24,948</b>	<b>0,415</b>	<b>1,7</b>
Ingresos por Transferencias	34.447	39.600	-5.152	-13,0	207,033	237,999	-30,966	-13,0
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>38.667</b>	<b>43.751</b>	<b>-5.083</b>	<b>-11,6</b>	<b>232,396</b>	<b>262,947</b>	<b>-30,551</b>	<b>-11,6</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	21.500	23.413	-1.913	-8,2	129,218	140,715	-11,497	-8,2
Materiales y Energía U.D.T.	11.322	12.440	-1.118	-9,0	68,047	74,766	-6,719	-9,0
Servicios externos	4.573	4.397	176	4,0	27,484	26,427	1,058	4,0
Amortizaciones	1.573	1.722	-149	-8,7	9,454	10,349	-896	-8,7
Retiros del inmovilizado	191	224	-33	-14,7	1,148	1,346	-198	-14,7
Intereses del Capital Circulante	404	452	-48	-10,6	2,428	2,717	-288	-10,6
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>39.563</b>	<b>42.648</b>	<b>-3.085</b>	<b>-7,2</b>	<b>237,778</b>	<b>256,320</b>	<b>-18,541</b>	<b>-7,2</b>
Gastos por Transferencias	1.109	1.050	58	5,6	6,663	6,313	0,350	5,6
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>40.672</b>	<b>43.698</b>	<b>-3.027</b>	<b>-6,9</b>	<b>244,441</b>	<b>262,632</b>	<b>-18,191</b>	<b>-6,9</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-2.004</b>	<b>52</b>	<b>-2.057</b>	<b>-3.924,7</b>	<b>-12,045</b>	<b>0,315</b>	<b>-12,360</b>	<b>-3.924,6</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	95,1%	100,1%	-5,0%	-	95,1%	100,1%	-5,0%	-
Intereses Estructurales	295	434	-139	-32,1	1,771	2,609	-838	-32,1
Gastos Comunes distribuidos	1.861	1.642	219	13,3	11,185	9,871	1,314	13,3
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-4.160</b>	<b>-2.024</b>	<b>-2.136</b>	<b>-105,5</b>	<b>-25,002</b>	<b>-12,165</b>	<b>-12,836</b>	<b>-105,5</b>
Resultados extraordinarios	-2.381	-504	-1.877	-372,4	-14,310	-3,029	-11,281	-372,4
<b>RESULTADO</b>	<b>-6.541</b>	<b>-2.528</b>	<b>-4.013</b>	<b>-158,7</b>	<b>-39,312</b>	<b>-15,194</b>	<b>-24,117</b>	<b>-158,7</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	85,5%	94,5%	-9,0%	-	85,5%	94,5%	-9,0%	-

## Hitos de la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de trenes en 2001

A principio de ejercicio se ha realizado el trasvase a los operadores de mercancías de la actividad de primer nivel de mantenimiento de vagones.

Se están haciendo trabajos de gran interés, que implican un esfuerzo productivo y de innovación de productos. Se trata de los más de quinientos vagones nuevos (entre ellos, portacontenedores y portabobinas JJTD, cisternas, etc), que se han construido en los talleres de León, Córdoba, Alcázar de San Juan y Águilas, a lo que hay que sumar la transformación de más de seiscientos vagones.

También se han efectuado otra serie de transformaciones de coches (Arco, Al Andalus, etc) y autopropulsados (592, 448, etc.), entre los que, por su singularidad, destaca la renovación integral de los 444, realizada en el TCR de Valladolid para los ferrocarriles chilenos, cuyo prototipo fue recepcionado, en plazo récord, y circula a plena satisfacción por las vías chilenas con el nombre de Terrasur.

En relación al futuro de Mantenimiento Integral de Trenes, cabe destacar la relevancia del hecho de la asignación a la Unidad de Negocio del cincuenta por ciento de la actividad del mantenimiento de los contratos de Alta Velocidad y la posibilidad de participación en su fabricación de hasta un veinte por ciento.

## 5. TÍTULO VIII

### 5.1 TELECOMUNICACIONES COMERCIALES

#### Resultados del Ejercicio

En el año 2001 se obtienen unas ventas de 13.453 millones de pesetas (80,85 millones de euros) con un resultado económico de 5.802 millones de pesetas (34,87 millones de euros) de beneficio, un 45,8% mejor que el del año anterior.

Es de señalar que, entre los costes de su actividad, se considera un coste de 1.070 millones de pesetas (6,43 millones de euros) como pago por la utilización de derechos de paso, que está reflejado en la Cuenta de Resultados dentro de la

Telecomunicaciones Comerciales: Resultado, saldo de contribución y cobertura |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos comerciales	13.453	8.451	5.002	59,2	80,854	50,792	30,063	59,2
Convenios Especificos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>13.453</b>	<b>8.451</b>	<b>5.002</b>	<b>59,2</b>	<b>80,854</b>	<b>50,792</b>	<b>30,063</b>	<b>59,2</b>
Ingresos por Transferencias	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>13.453</b>	<b>8.451</b>	<b>5.002</b>	<b>59,2</b>	<b>80,854</b>	<b>50,792</b>	<b>30,063</b>	<b>59,2</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	33	30	3	10,0	0,198	0,180	0,018	10,0
Materiales y Energia U.D.T.	246	91	155	170,3	1,478	0,547	0,932	170,3
Servicios externos	2.721	390	2.331	597,7	16,354	2,344	14,010	597,7
Amortizaciones	1.207	959	248	25,9	7,254	5,764	1,491	25,9
Retiros del inmovilizado	-	-	-	-	-	-	-	-
Intereses del Capital Circulante	200	97	103	106,2	1,202	0,583	0,619	106,2
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>4.407</b>	<b>1.567</b>	<b>2.840</b>	<b>181,2</b>	<b>26,487</b>	<b>9,418</b>	<b>17,069</b>	<b>181,2</b>
Derechos de paso (RoW)	1.070	1.000	70	7,0	6,431	6,010	0,421	7,0
Servicios internos por transferencia	1.011	811	199	24,6	6,073	4,876	1,197	24,6
Gastos por Transferencias	2.081	1.811	269	14,9	12,504	10,886	1,618	14,9
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>6.488</b>	<b>3.378</b>	<b>3.109</b>	<b>92,0</b>	<b>38,991</b>	<b>20,304</b>	<b>18,687</b>	<b>92,0</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>6.965</b>	<b>5.073</b>	<b>1.893</b>	<b>37,3</b>	<b>41,863</b>	<b>30,488</b>	<b>11,376</b>	<b>37,3</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	207,4%	250,2%	-42,8%	-	207,4%	250,2%	-42,8%	-
Intereses Estructurales	1.157	1.064	93	8,7	6,952	6,395	0,557	8,7
Gastos Comunes distribuidos	315	159	156	98,5	1,893	0,954	0,939	98,5
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>5.494</b>	<b>3.850</b>	<b>1.644</b>	<b>42,7</b>	<b>33,018</b>	<b>23,139</b>	<b>9,879</b>	<b>42,7</b>
Resultados extraordinarios	308	130	178	136,9	1,851	0,781	1,070	136,9
<b>RESULTADO</b>	<b>5.802</b>	<b>3.980</b>	<b>1.822</b>	<b>45,8</b>	<b>34,869</b>	<b>23,920</b>	<b>10,949</b>	<b>45,8</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	175,8%	189,0%	-13,2%	-	175,8%	189,0%	-13,2%	-

partida de gastos por transferencia. Este pago representa en 2001 un ingreso de la misma cuantía para la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura, en su condición de administrador y gestor del mantenimiento de los activos correspondientes.

De las otras partidas de gasto destacan los costes de capital (amortizaciones más intereses estructurales), que suponen 2.364 millones de pesetas (14,15 millones de euros), equivalentes al 17,5% de las ventas.

### Hitos de la Unidad de Negocio de Telecomunicaciones Comerciales en 2001

La actividad de Telecomunicaciones Comerciales como negocio especializado y diferenciado se materializó en el último Contrato-Programa y responde a la lógica de aprovechar, al igual que las empresas en red de nuestro entorno -bien sean ferroviarias o no-, la liberalización del mercado de las telecomunicaciones para generar una actividad productiva que, apoyando el desarrollo del propio sector y de la empresa, ayude -generando beneficios-, a reducir la necesidad de fondos del Estado por parte de Renfe.

Renfe dispone de licencia C-1 concedida por la C.M.T., y en este ámbito de habilitación realiza sus actividades.

En el año 2001 se culminó el desarrollo de una potente red de fibra óptica, tanto troncal como de cable dedicado, que por su concepción multicliente es especialmente adecuada para actuar en un mercado liberalizado.



A 31/12/01, los datos más relevantes de la red existentes eran los siguientes: Km de red troncal, 8.643 Km-; de cable dedicado, 1.315 Km; y puntos de presencia, 155, con una superficie utilizada de 6.612 m<sup>2</sup>. En ese momento estaban en construcción 180 Km.

La calidad de servicio al cliente en sus diferentes componentes: comercialización y diseño del proyecto; configuración a través de las alianzas necesarias de las interconexiones con otros proveedores que configuran la red requerida en cada caso, y el servicio en operación, con el control estricto de la calidad de la transmisión y la eficiencia del mantenimiento, han constituido los aspectos fundamentales de la gestión en 2001. La especialización de los recursos, el desarrollo de los sistemas de gestión de red y la adaptación de los servicios y de la política comercial a la evolución de los modelos de negocio de nuestros clientes son los retos fundamentales en el momento actual.

En el año 2001 se incorporaron a la cartera de clientes empresas importantes, contando en la actualidad con contratos con: BT, Airtel/Vodafone, Lambdanet, Jazztel, Lince-UNI2, Grupo Cableuropa, Tycom, RSL Com-ALO, GTS-Ebone, Metrored, Comunitel, Islalink, Catalana de Telecomunicaciones (Grupo UNI2), Colt Telecom, Universidad Rey Juan Carlos y Retevisión.

Desde la perspectiva de mercado, muchas empresas del sector están pasando un período de crisis desde finales de 2001, derivado, en parte, de las dificultades de obtener financiación que les está llevando en algunos casos a replanteamientos de sus modelos de negocio.

En este marco, la actitud de Renfe durante 2001 ha sido la de buscar conjuntamente soluciones a los problemas que se puedan presentar a los clientes, estando seguros de que una vez superada esta situación se producirá un desarrollo posterior del sector, sin duda vital para el desarrollo de la economía moderna, y que requerirá la adaptación de las estrategias a la nueva situación.

## 5. 5.2 ESTACIONES

### Resultados del Ejercicio

La actividad de la Unidad de Negocio se realiza con criterios de rentabilidad y tiene como objetivo último el equilibrio económico. Los resultados económicos obtenidos han superado las previsiones marcadas en ingresos comerciales, y se ha logrado la reducción del gasto de transferencias, ajustando los medios de producción a la demanda e incrementando la calidad del servicio ofrecido al cliente.

Los datos de la Cuenta de Resultados cifran en 430 millones de pesetas (2,59 millones de euros) la mejora en el Resultado frente al año anterior. Los ingresos comerciales en este año han ascendido a 6.681 millones de pesetas (40,15 millones de euros), un 17%, 971 millones de pesetas (5,84 millones de euros) más que en 2000.

U. N. de Estaciones resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	6.681	5.710	971	17,0	40,154	34,318	5,836	17,0
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	286	273	13	4,8	1,719	1,641	0,078	4,8
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>6.967</b>	<b>5.983</b>	<b>984</b>	<b>16,4</b>	<b>41,873</b>	<b>35,959</b>	<b>5,914</b>	<b>16,4</b>
Ingresos por Transferencias	13.474	13.753	-279	-2,0	80,978	82,655	-1,678	-2,0
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>20.441</b>	<b>19.736</b>	<b>705</b>	<b>3,6</b>	<b>122,850</b>	<b>118,614</b>	<b>4,236</b>	<b>3,6</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	10.551	10.591	-40	-0,4	63,413	63,653	-0,240	-0,4
Materiales y Energía U.D.T.	790	791	-1	-0,1	4,748	4,754	-0,006	-0,1
Servicios externos	4.245	3.844	401	10,4	25,513	23,103	2,410	10,4
Amortizaciones	2.540	2.402	138	5,7	15,266	14,436	0,829	5,7
Retiros del inmovilizado	36	16	20	125,0	0,216	0,096	0,120	125,0
Intereses del Capital Circulante	52	57	-5	-8,8	0,313	0,343	-0,030	-8,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>18.214</b>	<b>17.701</b>	<b>513</b>	<b>2,9</b>	<b>109,468</b>	<b>106,385</b>	<b>3,083</b>	<b>2,9</b>
Gastos por Transferencias	1.488	1.770	-282	-15,9	8,942	10,635	-1,693	-15,9
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>19.702</b>	<b>19.471</b>	<b>231</b>	<b>1,2</b>	<b>118,410</b>	<b>117,020</b>	<b>1,390</b>	<b>1,2</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>739</b>	<b>265</b>	<b>474</b>	<b>178,6</b>	<b>4,440</b>	<b>1,594</b>	<b>2,846</b>	<b>178,6</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	103,7%	101,4%	2,4%	-	103,7%	101,4%	2,4%	-
Intereses Estructurales	571	619	-48	-7,8	3,431	3,720	-0,289	-7,8
Gastos Comunes distribuidos	868	738	129	17,5	5,214	4,437	0,778	17,5
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-700</b>	<b>-1.092</b>	<b>392</b>	<b>35,9</b>	<b>-4,205</b>	<b>-6,563</b>	<b>2,358</b>	<b>35,9</b>
Resultados extraordinarios	65	27	38	140,7	0,391	0,162	0,228	140,7
<b>RESULTADO</b>	<b>-635</b>	<b>-1.065</b>	<b>430</b>	<b>40,4</b>	<b>-3,815</b>	<b>-6,401</b>	<b>2,586</b>	<b>40,4</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	97,0%	94,9%	2,1%	-	97,0%	94,9%	2,1%	-

La cobertura de gastos por ingresos desde el punto de vista del Margen de Contribución alcanza el 103,7%, mejorando la del año anterior en 2,4 puntos. En el nivel de Resultado (una vez incorporados los intereses estructurales, los gastos comunes por distribución y los resultados extraordinarios) el coeficiente de cobertura alcanzado por la Unidad de Negocio en el ejercicio 2001 ha sido del 97%, dos puntos mejor que en 2000.

Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2001 han ascendido a 18.214 millones de pesetas (109,47 millones de euros), de los que 10.551 millones de pesetas (63,41 millones de euros) corresponden a Personal y 4.245 millones de pesetas (25,51 millones de euros) a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 2,9% más, 513 millones de pesetas (3,08 millones de euros) en el conjunto de los gastos propios y del 15,9% menos, 282 millones de pesetas (1,69 millones de euros) en los gastos por transferencias. Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 2.540 y 571 millones de pesetas (15,26 y 3,43 millones de euros) de gasto en 2001, un 5,7% y un 7,8% menos frente a 2000, respectivamente.

## Hitos de la Unidad de Negocio de Estaciones en 2001

El Sistema de Primas para el Personal Operativo, vigente desde noviembre de 2000 y ratificado en julio de 2001 por la Comisión Paritaria del XIII Convenio Colectivo, se ha asentado como una eficaz herramienta capaz de reconocer y recompensar tanto el trabajo individual como el colectivo, además de demostrar su capacidad de adaptación a las necesidades futuras de la UN y de los trabajadores integrados en el Sistema. También en este área conviene destacar que el Plan de Formación de Estaciones para el año 2001 ha cumplido y superado las previsiones establecidas.

La imagen, junto al trato que los trabajadores de Estaciones dispensan a los clientes, se ha convertido sin lugar a dudas en una prioridad de esta Unidad de Negocio. Por este motivo, desde octubre de 2001, todo el personal de las categorías de supervisor comercial, factor, informador y ayudante ferroviario de las 90 estaciones gestionadas por la Unidad de Negocio han estrenado un nuevo uniforme, elegante y funcional, que mejora la imagen que se ofrece a los clientes en consonancia con el entorno corporativo de los Centros de Viaje.

El Sistema de Aseguramiento y Gestión de Calidad de Estaciones se ha visto reforzado con la obtención de la certificación, según la Norma ISO 9002/1994, de todos los servicios de la Unidad de Negocio, de la estación Intermodal de Almería y de las estaciones de Alicante, Girona, Vialia Estación de Salamanca y Madrid Puerta de Atocha, además de la certificación de las estaciones de Sevilla Santa Justa y Córdoba, de la Gerencia Territorial Suroeste, según la nueva Norma ISO 9001/2000, y de la implantación del Modelo EFQM en Vialia Estación de Abando.

U. N. de Estaciones |

	MILLONES DE PESETAS		
	2001	2000	Variación 01/00 (%)
<b>INGRESOS COMERCIALES</b>			
TOTAL	6.681	5.710	17,0%
<b>Recaudación por Venta de Billetes en las estaciones gestionadas por esta Unidad de Negocio</b>			
CERCANÍAS	4.769	4.377	9,0
REGIONALES	12.206	11.318	7,8
ALTA VELOCIDAD	12.214	11.273	8,3
GRANDES LÍNEAS	32.217	30.228	6,6
TOTAL	61.406	57.196	7,4

	NÚMERO DE VIAJEROS		
	2001	2000	Variación 01/00 (%)
<b>Número de Viajeros que transitan por las estaciones gestionadas por esta Unidad de Negocio</b>			
CERCANÍAS	113.018.801	105.239.834	7,4
REGIONALES	37.002.970	35.463.685	4,3
ALTA VELOCIDAD	11.917.025	11.123.184	7,1
GRANDES LÍNEAS	23.258.846	23.378.175	-0,5
TOTAL	185.197.642	175.204.878	5,7

Las certificaciones realizadas durante los años 2000 y 2001 ya se han visto reflejadas en los índices de calidad percibida por los clientes. En la última encuesta, Estaciones ha alcanzado la mayor valoración de la historia de la UN, con 7,42 de puntuación global y con el 84,2 por ciento de los clientes satisfechos con el servicio que se les presta.

El proyecto Vialia ha seguido avanzando con Vialia Estación de Pontevedra, que se inauguró el 13 de febrero de 2001, con un diseño realizado por el equipo de la Unidad de Negocio, y que se ha traducido en un espacio acogedor, luminoso y vivo para un moderno Centro de Viajes y para los 21 locales comerciales que albergan ocho salas de cine, restauración, telefonía móvil o un gimnasio con piscinas cubiertas.

El 14 de junio de 2001, el ministro de Fomento y el presidente de Renfe inauguraron Vialia Estación de Salamanca, un Centro que marca la evolución de los proyectos realizados en Bilbao y Pontevedra. Además del magnífico diseño y desarrollo de sus instalaciones, en las que predomina el cristal con un efecto de luz y transparencia, es el centro pionero en la participación de la iniciativa privada en el proceso de transformación de las estaciones en espacios vivos, dinámicos y atractivos, que sirven de punto de encuentro para los ciudadanos y ofrecen los mejores servicios ferroviarios.

Con este objetivo estratégico, la UN realizó el pasado año un concurso público para implantar Centros Vialia en 16 estaciones, divididas en tres lotes. Las empresas adjudicatarias constituirán con Renfe sociedades mixtas para el diseño, construcción y explotación de los nuevos Centros Vialia.

### 5. 5.3 PATRIMONIO Y URBANISMO

#### Resultados del Ejercicio

La evolución del Margen de Contribución en función de los ingresos y gastos ha pasado de 9.957 millones de pesetas (59,84 millones de euros) en 2000 a 10.747 millones de pesetas (64,59 millones de euros) en 2001.

Según su tipología, los ingresos de la Unidad de Negocio de Patrimonio y Urbanismo proceden de operaciones urbanísticas ferroviarias, enajenaciones de suelos a las sociedades mixtas creadas con motivo de las alianzas estratégicas, enajenaciones de viviendas y edificios, alquileres y cánones.

Durante 2001 se ha producido un aumento de los ingresos, que han alcanzado 15.253 millones de pesetas (91,67 millones de euros), frente a los 14.523 millones de pesetas (87,28 millones de euros) de 2000 (5%).

Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2001 han ascendido a 4.272 millones de pesetas (25,67 millones de euros), de los que 1.721 millones de pesetas (10,34 millones de euros) corresponden a Personal y 1.254 millones de pesetas (7,53 millones de euros) a Servicios del Exterior. La variación respecto al ejercicio anterior ha sido del +6,2% en gastos de Personal.



Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 540 y 2.308 millones de pesetas (3,24 y 13,87 millones de euros) de gasto en 2001, un 2,2% menos y un 12,1% más que en 2000, respectivamente.

U. N. de Patrimonio y Urbanismo resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	15.000	14.321	679	4,7	90,152	86,071	4,081	4,7
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	7	11	-4	-36,4	0,042	0,066	-0,024	-36,4
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>15.007</b>	<b>14.332</b>	<b>675</b>	<b>4,7</b>	<b>90,194</b>	<b>86,137</b>	<b>4,057</b>	<b>4,7</b>
Ingresos por Transferencias	246	191	55	28,7	1,478	1,148	0,329	28,7
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>15.253</b>	<b>14.523</b>	<b>730</b>	<b>5,0</b>	<b>91,672</b>	<b>87,285</b>	<b>4,386</b>	<b>5,0</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	1.721	1.620	101	6,2	10,343	9,736	0,607	6,2
Materiales y Energía U.D.T.	123	145	-22	-15,2	0,739	0,871	-0,132	-15,2
Servicios externos	1.254	1.471	-217	-14,8	7,537	8,841	-1,304	-14,8
Amortizaciones	540	552	-12	-2,2	3,245	3,318	-0,072	-2,2
Retiros del inmovilizado	8	242	-234	-96,7	0,048	1,454	-1,406	-96,7
Intereses del Capital Circulante	626	387	239	61,8	3,762	2,326	1,436	61,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>4.272</b>	<b>4.417</b>	<b>-145</b>	<b>-3,3</b>	<b>25,675</b>	<b>26,547</b>	<b>-0,871</b>	<b>-3,3</b>
Gastos por Transferencias	234	149	85	57,3	1,406	0,894	0,512	57,3
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>4.506</b>	<b>4.566</b>	<b>-60</b>	<b>-1,3</b>	<b>27,081</b>	<b>27,441</b>	<b>-0,359</b>	<b>-1,3</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>10.747</b>	<b>9.957</b>	<b>790</b>	<b>7,9</b>	<b>64,590</b>	<b>59,845</b>	<b>4,746</b>	<b>7,9</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	338,5%	318,1%	20,4%	-	338,5%	318,1%	20,4%	-
Intereses Estructurales	2.308	2.059	249	12,1	13,871	12,376	1,495	12,1
Gastos Comunes distribuidos	326	266	61	22,8	1,961	1,597	0,364	22,8
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>8.113</b>	<b>7.632</b>	<b>480</b>	<b>6,3</b>	<b>48,759</b>	<b>45,871</b>	<b>2,887</b>	<b>6,3</b>
Resultados extraordinarios	-786	-598	-188	-31,4	-4,724	-3,594	-1,130	-31,4
<b>RESULTADO</b>	<b>7.327</b>	<b>7.034</b>	<b>292</b>	<b>4,2</b>	<b>44,035</b>	<b>42,277</b>	<b>1,757</b>	<b>4,2</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	192,4%	193,9%	-1,5%	-	192,4%	193,9%	-1,5%	-

## Hitos de la Unidad de Negocio de Patrimonio y Urbanismo en 2001

En el capítulo de Racionalización y Mejora de edificios, se han terminado las nuevas oficinas para la UN de Alta Velocidad en la estación de Madrid-Puerta de Atocha, un nuevo edificio para el Gabinete de Telecomunicaciones en Atocha, la rehabilitación de las fachadas de la Avenida Ciudad de Barcelona 8 y la reconstrucción de la 1ª planta del edificio sito en el número 10 de esa misma calle, afectada por un incendio.

En relación con las actuaciones urbanísticas, se ha finalizado el nuevo edificio multiusos en la calle de los Pilares, en Oviedo y la nueva base de Infraestructura en Utrera. Se ha puesto en servicio el aparcamiento subterráneo de Collado Villalba y terminado las obras de la nueva estación y paso subterráneo en El Escorial. Continúan, a buen ritmo, la racionalización de la playa de mercancías de Santiago de Compostela y la sustitución del terraplén de entrada a esa misma estación por un viaducto, estando también en avanzado estado de ejecución la rehabilitación de las fachadas del Palacio de Fernán Núñez en Madrid, sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



Construcción de un nuevo paso inferior en la estación de Tolosa y la ampliación del gálibo de otros en Zamora y Pontevedra. Terminación de la nueva estación intermodal de Huesca, obra realizada de acuerdo con los convenios establecidos con este Ayuntamiento, cuya puesta en servicio en diciembre supuso la unificación total del transporte en la ciudad y la rehabilitación de una zona urbana anteriormente muy degradada.

Actividad urbanística en los municipios donde hay suelos de Renfe, presentando 88 propuestas, sugerencias, alegaciones e informes a los más de 240 planes urbanísticos estudiados, lo que representa un incremento del cien por cien respecto al año anterior.

Continuó la participación en Operaciones Urbanístico-Ferrovias que se están desarrollando a través de Consorcios, como Cinturón Verde de Oviedo, Bilbao-Ría 2000 y Consorcio de Jerez, así como con la intervención en procesos de racionalización de recintos ferroviarios como los de Sabadell, Ferrol, Manresa y Aranjuez.

Renfe ha recibido el primer ingreso por dividendos de sociedades participadas. En efecto, Necsoren, S.A. ha repartido un dividendo en 2001 de 350 millones de pesetas (2,1 millones de euros), de los cuales 150 millones de pesetas (0,9 millones de euros) corresponden a Renfe. En esta misma promoción se han vendido en 2001, mediante pública subasta, las viviendas recibidas por Renfe en pago parcial del solar.

En el ejercicio 2001 se resolvieron los concursos referentes a suelos ubicados en Málaga, Miranda de Ebro, Pamplona, Xátiva y Ávila, por un importe global de 55 millones de euros.

Se han recibido, en pago de los suelos transmitidos en su momento, los locales comerciales comprometidos en Tomelloso y Collado Villalba, los cuales están a punto de ser arrendados y generarán ingresos recurrentes para Renfe.

Han continuado a buen ritmo las promociones en curso en Valladolid, Ponferrada, Pontevedra, Salamanca y Collado Villalba, habiéndose avanzado las fases previas de las promociones situadas en Ávila, Peñaranda de Bracamonte, Oviedo, Calatayud, Zaragoza, Tolosa, Barbastro, Ciudad Real, Algeciras y Tomelloso Fase 2.

En conjunto, las 13 Sociedades Participadas constituidas en el ámbito inmobiliario representan actuaciones sobre un total de 711.507 m<sup>2</sup> techo y con un sumatorio de activos en balances, superior a 35.000 millones de pesetas (210 millones de euros).

Se ha introducido una nueva fórmula de comercialización de los activos patrimoniales, como son las subastas inmobiliarias, principalmente de los inmuebles recibidos por Patrimonio y Urbanismo, como resultado de la actividad de las sociedades formadas por Renfe con empresas inmobiliarias.

Se está llevando a cabo un importante esfuerzo en el "Proyecto de Vías Verdes", junto con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Gerencia de Medio Ambiente. En primer lugar, se ha diseñado un nuevo procedimiento para la declaración de innecesariedad de los terrenos objeto de las "Vías Verdes", con el consentimiento del Ministerio de Fomento, dando como resultado la aprobación de la innecesariedad de las líneas de Puente Genil a Linares, Cinco Casas a Tomelloso, Villacañas a Quintanar de la Orden y Marchena a Valchillón. En segundo lugar, y como consecuencia de la aprobación por el Senado de la adopción de medidas para potenciar el uso alternativo de trazados ferroviarios en desuso, Patrimonio y Urbanismo, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Gerencia de Medio Ambiente de Renfe, han constituido un grupo de trabajo para definir y desarrollar el futuro "Programa de Vías Verdes".

Formación de personal en Valoración de Inmuebles. El curso fue impartido durante octubre, por Bauwerk Consultores Inmobiliarios, a más de 60 personas de la UN, con el objetivo de homogeneizar los Informes de Valoración o Tasación de Inmuebles por parte de todo el personal de Patrimonio y Urbanismo. También se organizaron las II Jornadas de Producción en Santander, cuyos temas principales fueron las Juntas de Compensación, propuestas de innecesariedad y nuevos productos.

La actividad en Gestión de Calidad se enmarca dentro de un proyecto denominado: "Identidad y Mejora Continua, camino de la Excelencia empresarial", que define y enmarca el Modelo EFQM de Excelencia. Los hitos más significativos conseguidos en 2001 en la implantación de este proyecto han sido:

Constitución de la Red de Calidad de la UN, una organización de personas de diferente adscripción (funcional y/o espacial) encargadas de diseñar, desarrollar e implantar proyectos de mejora, de modo permanente; y de contribuir a incrementar la notoriedad e imagen de la Unidad de Negocio. Actualmente, hay nueve grupos de trabajo (G.I.M./E.I.M.) constituidos, de los cuales dos se presentaron al Concurso de Grupos de Participación.

Culminación de la implantación y certificación correspondiente, de un Sistema de Gestión de Calidad de acuerdo a la Norma UNE-EN-ISO 9002/94 para el proceso: "Concurrencia de Ofertas para la formación de sociedades para el desarrollo de suelos de Renfe"; y de un Sistema de Gestión Medioambiental de acuerdo a la Norma UNE-EN-ISO 14001/96 en el ámbito de la Delegación de Valencia y Murcia para el proceso de "Patrimonialización de bienes públicos destinados a su venta".

Edición de la Memoria 2000, la primera que edita la UN, y celebración de la II Jornada de Comunicación.

## 5. 6. CONVENIO DE ADMINISTRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

### 5. 6.1 CIRCULACIÓN



#### Resultados del Ejercicio

El resultado económico de la Unidad de Negocio de Circulación fue de -25.626 millones de pesetas (-154,02 millones de euros) con un Margen de Contribución de -24.569 millones de pesetas (-147,66 millones de euros), que supone un ahorro sobre el año anterior.

Los gastos propios en 2001 se han situado en 24.269 millones de pesetas (145,86 millones de euros), de los cuales 22.300 millones de pesetas (134,03 millones de euros), el 91,9%, corresponden a gastos de personal. Sobre el ejercicio anterior, el gasto de personal disminuyó un 0,1%, compensando el efecto de las revisiones salariales. Además se redujeron el resto de capítulos, haciendo que el conjunto de gastos propios disminuyese un 0,7% sobre 2000. Las amortizaciones se redujeron un 2,2%, situándose en 543 millones de pesetas (3,26 millones de euros).

#### Hitos de la Unidad de Negocio de Circulación en 2001

Sin duda el Hito más sobresaliente del año 2001 para este Negocio es la obtención del Sello de Oro a la Excelencia Empresarial (Nivel de excelencia), según el Modelo EFQM (Fundación Europea para la Gestión de la Calidad) tras haber superado los 500 puntos en la evaluación que realizó en octubre Bureau Veritas Quality International (bajo licencia del Club de Gestión de Calidad).

Este reconocimiento externo supone consolidar el camino emprendido por esta Unidad de Negocio desde 1994 en la Gestión de la Calidad en todas las actividades del Negocio.

#### Escenario de Gestión condicionado por:

- Meteorología desfavorable con especial incidencia en el primer trimestre (afectando al Noroeste del país) y final de año.
- Corte de vía por hundimiento del puente del río Órbigo entre León y Astorga de Marzo a Mayo.
- Accidente de carretera en Valencia en abril, que afectó a nuestras instalaciones de seguridad y comunicaciones (trayecto Valencia-Massalfassar).

U. N. de Circulación resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	205	162	43	26,5	1,232	0,974	0,258	26,5
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	195	199	-4	-2,0	1,172	1,196	-0,024	-2,0
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	24	4	20	497,5	0,144	0,024	0,120	497,5
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	22	22	-	-	0,132	0,132	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>446</b>	<b>387</b>	<b>59</b>	<b>15,2</b>	<b>2,681</b>	<b>2,326</b>	<b>0,355</b>	<b>15,2</b>
Ingresos por Transferencias	954	1.144	-190	-16,6	5,732	6,875	-1,143	-16,6
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.400</b>	<b>1.531</b>	<b>-131</b>	<b>-8,6</b>	<b>8,413</b>	<b>9,201</b>	<b>-0,788</b>	<b>-8,6</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	22.300	22.325	-25	-0,1	134,026	134,176	-0,150	-0,1
Materiales y Energía U.D.T.	279	338	-59	-17,5	1,677	2,031	-0,355	-17,5
Servicios externos	1.123	1.188	-65	-5,5	6,749	7,140	-0,391	-5,5
Amortizaciones	543	555	-12	-2,2	3,263	3,336	-0,072	-2,2
Retiros del inmovilizado	-	9	-9	-100,0	-	0,054	-0,054	-100,0
Intereses del Capital Circulante	24	13	11	84,6	0,144	0,078	0,066	84,6
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>24.269</b>	<b>24.428</b>	<b>-159</b>	<b>-0,7</b>	<b>145,860</b>	<b>146,815</b>	<b>-0,956</b>	<b>-0,7</b>
Gastos por Transferencias	1.699	1.690	10	0,6	10,214	10,154	0,060	0,6
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>25.968</b>	<b>26.118</b>	<b>-149</b>	<b>-0,6</b>	<b>156,074</b>	<b>156,970</b>	<b>-0,896</b>	<b>-0,6</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-24.569</b>	<b>-24.587</b>	<b>18</b>	<b>0,1</b>	<b>-147,661</b>	<b>-147,768</b>	<b>0,108</b>	<b>0,1</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	5,4%	5,9%	-0,5%	-	5,4%	5,9%	-0,5%	-
Intereses Estructurales	-83	-124	40	32,7	-0,500	-0,743	0,243	32,7
Gastos Comunes distribuidos	1.113	954	158	16,6	6,687	5,735	0,951	16,6
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-25.598</b>	<b>-25.417</b>	<b>-181</b>	<b>-0,7</b>	<b>-153,848</b>	<b>-152,761</b>	<b>-1,087</b>	<b>-0,7</b>
Resultados extraordinarios	-28	59	-87	-	-0,168	0,355	-0,523	-
<b>RESULTADO</b>	<b>-25.626</b>	<b>-25.358</b>	<b>-268</b>	<b>-1,1</b>	<b>-154,016</b>	<b>-152,407</b>	<b>-1,609</b>	<b>-1,1</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	5,2%	5,7%	-0,5%	-	5,2%	5,7%	-0,5%	-

-Accidente de carretera en G.O. Valencia en mayo que afectó a instalaciones, catenaria, vía y comunicaciones en trayecto Villa Real- Castellón, ocasionando el corte de las dos vías.

-Obras en varios puntos de la red con importante afectación al tráfico, destacando:

- Corredor Mediterráneo: Adecuación velocidad a 200 Km/h y mejora de instalaciones Almenara - Les Vals.

- Corredor Levante: Adecuación velocidad a 220 Km/h y mejora de instalaciones Alcázar de S. Juan - Río Zánacara-Socuéllanos

- Instalación BAU y CTC Pamplona - Castejón de Ebro.

- Mejoras Atocha Mediodía - Laguna.

- Mejoras túneles Reus - Mora la Nueva

- Reposición de instalaciones Valencia FSL-Massalfassar, dañadas en accidente de carretera en Abril.

U. N. de Circulación: Número de Trenes Circulados |

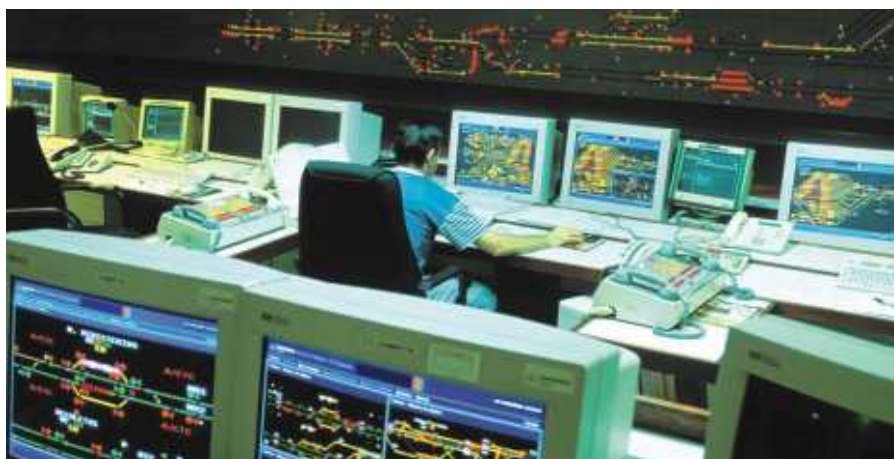
	NÚMERO DE TRENES		
	2001	2000	Variación 01/00 (%)
Cercanías	1.125.021	1.050.466	7,1
Regionales	228.866	224.377	2,0
Trenes AVE	31.299	29.089	7,6
Grandes Líneas	115.026	120.380	-4,4
Cargas	198.635	196.424	1,1
Transporte Combinado	55.378	53.335	3,8
Otros Servicios	52.133	57.619	-9,5
<b>TOTAL OPERADORES</b>	<b>1.806.358</b>	<b>1.731.690</b>	<b>4,3</b>

**Conflictividad Laboral:**

- P.M. de Madrid Chamartín en Junio.
- Personal de conducción de varias Unidades de Negocio:
  - AVE en Abril.
  - Cercanías de Barcelona en Julio.
  - Regionales en ámbito de la Gerencia Operativa de Barcelona en Agosto.
  - Grandes Líneas ámbito Gerencia Operativa de Barcelona y Valencia en Noviembre.
  - Otros: Estaciones e intervención de Cercanías en Diciembre.

**Para este escenario de gestión se adoptaron las siguientes medidas:**

- Establecimiento de consignas serie ATO/CTO para fijar condiciones de circulación en trayectos afectados por cortes de vía o instalaciones dañadas.
- Coordinación con los Operadores de viajeros a nivel central y territorial. Ejecución de Planes Alternativos de Transporte (PATs).
- Intensificación de los Planes de Seguridad en la Circulación, incluida la campaña de Seguridad Proactiva.
- Planes de aseguramiento de la calidad del servicio: Plan Cuatrimestral de Mejora, Medidas Anticiclo y Prevención de Lluvias y Nevadas.
- Plan de Acción Prevención de Incendios Forestales para el año 2002.



**Desarrollo del Sistema de Calidad.**

- Sello de Oro a la Excelencia Empresarial por la implantación del modelo EFQM.
- Superadas auditorías de renovación anual de las certificaciones de calidad ISO 9002 y 14001 a todas las actividades del Negocio.

**Resultados económicos:** Lo señalado en el apartado Resultados del Ejercicio. Cumplidos los objetivos.

**Gestión de Personas:** Se mejora el objetivo de número personas previstas para el 31 de diciembre (real 4.726, inferior en 123 al objetivo fijado), gracias al éxito del plan social y al balance favorable de las transferencias de personal con otras Unidades.



**Tráfico:** Se ha gestionado 178,9 millones de km-tren. Este volumen de tráfico es el mayor de Renfe en los últimos 10 años.

**Puntualidad:** Se superan la mayoría de los objetivos en todos los Operadores. En Cercanías, aunque se obtiene el nivel general deseado, los objetivos se han visto comprometidos por la baja puntualidad en el núcleo de Barcelona, afectado por varios conflictos laborales.

**Velocidad Comercial:** Se han superado los objetivos en todos los Operadores.

**Seguridad:** Se ha obtenido un índice de accidentalidad de 1,33 accidentes/millón de km-tren, que mejora el objetivo y el registrado el año anterior. Se redujo un 7% el número global de accidentes: Mejoró el número de enganches pantógrafo/catenaria y aumentó el de descarrilamientos y arrollamientos de obstáculos.

**Opinión de Clientes:** Se mantiene la buena opinión de nuestros clientes con 7 puntos sobre 10 en el "índice de satisfacción global" que es la medida general de este negocio sobre la percepción del servicio que les presta. El operador que mejor valorado está es AVE (7,8) y el más crítico es Cercanías (6,6). Se logra un porcentaje de clientes Satisfechos o Muy satisfechos de más del 80%. Estos datos proceden del Sondeo anual de calidad percibida por los clientes de Circulación, que se realizó en Octubre.

**Convenciones:**

-Celebrada el día 8 de marzo la primera Convención de Comunicación Interna de esta Unidad de Negocio, a la que asistieron más de 240 personas. En el transcurso de la misma se realizó un acto de reconocimiento y entrega de premios a las sugerencias de mejora.

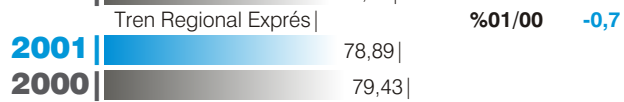
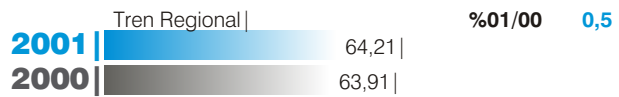
-Celebrada el día 10 de octubre la Jornada "Seguridad en la circulación Ferroviaria: El factor Humano", organizada por la U.N. de Circulación y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha contado con la participación de expertos y la experiencia de otros ferrocarriles tanto españoles como europeos.

U. N. de Circulación. Velocidad Comercial (Km./h.) |

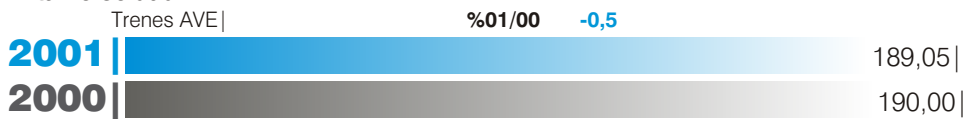
**Cercanías**



**Regionales**



**Alta Velocidad**



**Grandes Líneas**



**Cargas**

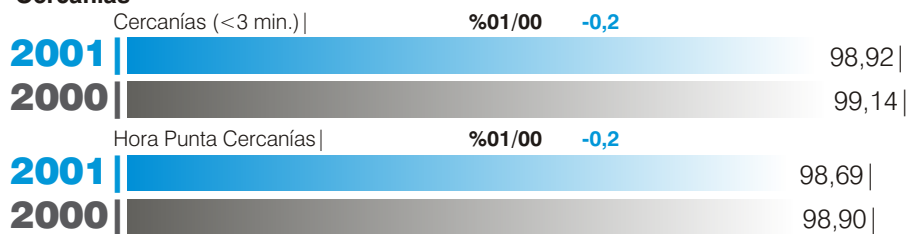
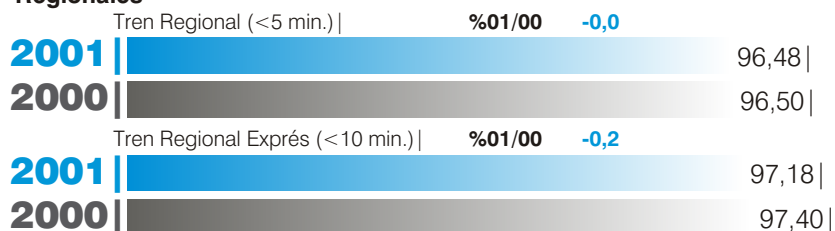
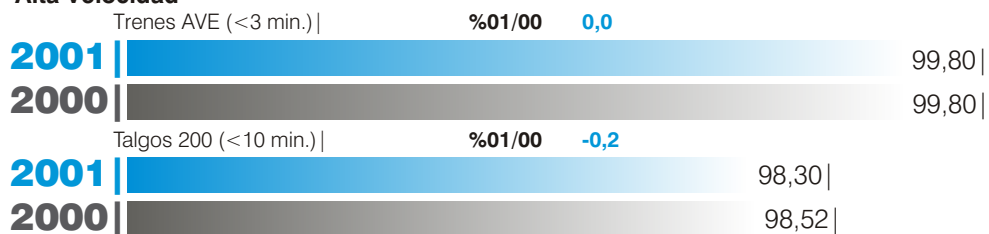
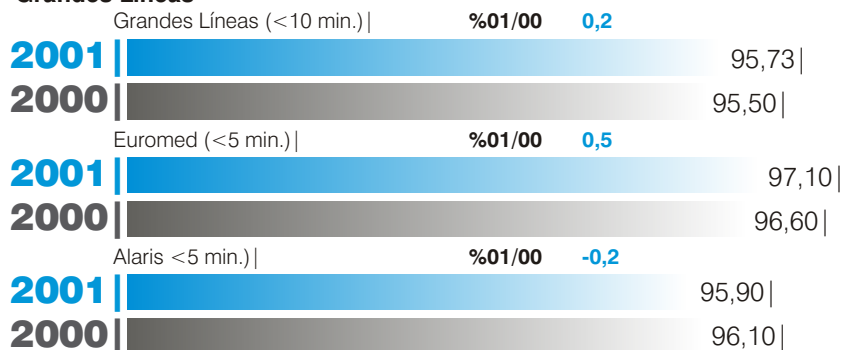


**Transporte Combinado**





U. N. de Circulación. Puntualidad (% de trenes puntuales) |

**Cercanías**

**Regionales**

**Alta Velocidad**

**Grandes Líneas**


## 5. 6.2 INFRAESTRUCTURA

### 5. 6.2.1 MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA


#### Resultados del Ejercicio

La Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura desarrolla las funciones relacionadas con el mantenimiento de las líneas férreas convencionales y de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla. Debido a la diferente naturaleza de ambas funciones, y a la singularidad de la segunda de ellas, se dispone de información separada respecto a las mismas. Se ofrecen por ello en este Informe Anual tres Cuentas de Resultados, correspondientes a la gestión del mantenimiento de infraestructura en las líneas convencionales, en la de Alta Velocidad y la consolidación de ambas, como reflejo de la gestión de la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura.

#### Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura en su conjunto

Los gastos propios en 2001 han ascendido a 83.218 millones de pesetas (500,15 millones de euros), de los que 25.876 millones de pesetas (155,51 millones de euros) corresponden a Personal, 15.630 millones de pesetas (93,93 millones de euros) a Servicios del Exterior y 36.123 millones de pesetas (217,10 millones de euros) a amortizaciones. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 0,1% en el conjunto de los gastos propios, del 0,0% en Personal y del 6,7% en Servicios del Exterior. Los intereses estructurales representaron 12.955 millones de pesetas (77,86 millones de euros) de gasto en 2001, un 3,7% menos que en 2000.

U. N. de Mantenimiento de Infraestructura resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS 			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	2.373	2.723	-350	-12,9	14,262	16,368	-2,105	-12,9
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	365	295	70	23,7	2,194	1,773	0,421	23,7
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	1.709	1.561	148	9,5	10,271	9,380	0,891	9,5
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	4.999	5.438	-439	-8,1	30,045	32,683	-2,638	-8,1
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>9.446</b>	<b>10.017</b>	<b>-571</b>	<b>-5,7</b>	<b>56,772</b>	<b>60,203</b>	<b>-3,432</b>	<b>-5,7</b>
Ingresos por Transferencias	2.189	1.991	199	10,0	13,159	11,964	1,194	10,0
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>11.635</b>	<b>12.008</b>	<b>-372</b>	<b>-3,1</b>	<b>69,930</b>	<b>72,168</b>	<b>-2,238</b>	<b>-3,1</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	25.876	25.883	-7	-0,0	155,518	155,560	-0,042	-0,0
Materiales y Energía U.D.T.	4.793	4.805	-12	-0,2	28,806	28,879	-0,073	-0,2
Servicios externos	15.630	14.655	975	6,7	93,938	88,078	5,860	6,7
Amortizaciones	36.123	36.754	-631	-1,7	217,104	220,896	-3,792	-1,7
Retiros del inmovilizado	480	657	-177	-26,9	2,885	3,949	-1,064	-26,9
Intereses del Capital Circulante	316	361	-45	-12,5	1,899	2,170	-0,270	-12,5
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>83.218</b>	<b>83.115</b>	<b>103</b>	<b>0,1</b>	<b>500,150</b>	<b>499,531</b>	<b>0,619</b>	<b>0,1</b>
Gastos por Transferencias	2.404	2.072	332	16,0	14,449	12,453	1,995	16,0
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>85.622</b>	<b>85.187</b>	<b>435</b>	<b>0,5</b>	<b>514,599</b>	<b>511,985</b>	<b>2,614</b>	<b>0,5</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-73.987</b>	<b>-73.179</b>	<b>-807</b>	<b>-1,1</b>	<b>-444,669</b>	<b>-439,817</b>	<b>-4,852</b>	<b>-1,1</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	13,6%	14,1%	-0,5%	-	13,6%	14,1%	-0,5%	-
Intereses Estructurales	12.955	13.456	-501	-3,7	77,862	80,871	-3,009	-3,7
Gastos Comunes distribuidos	4.197	3.603	594	16,5	25,226	21,656	3,570	16,5
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-91.139</b>	<b>-90.238</b>	<b>-901</b>	<b>-1,0</b>	<b>-547,757</b>	<b>-542,344</b>	<b>-5,413</b>	<b>-1,0</b>
Resultados extraordinarios	815	717	98	13,7	4,898	4,309	0,589	13,7
<b>RESULTADO</b>	<b>-90.324</b>	<b>-89.521</b>	<b>-803</b>	<b>-0,9</b>	<b>-542,858</b>	<b>-538,034</b>	<b>-4,824</b>	<b>-0,9</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	11,4%	11,8%	-0,4%	-	11,4%	11,8%	-0,4%	-



## Mantenimiento de la Red Convencional

Los gastos propios en 2001 han ascendido a 71.057 millones de pesetas (427,06 millones de euros), de los que 25.530 millones de pesetas (153,43 millones de euros) corresponden a Personal, 10.674 millones de pesetas (64,15 millones de euros) a Servicios del Exterior y 29.481 millones de pesetas (177,18 millones de euros) a amortizaciones. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 0,0% en el conjunto de los gastos propios, del 0,0% en Personal y del 8,6% en Servicios del Exterior. Los intereses estructurales representaron 10.924 millones de pesetas (65,65 millones de euros) de gasto en 2001, un 1,9% menos que en 2000.

U. N. de Mantenimiento de Infraestructura "Red Convencional" resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	2.224	2.530	-306	-12,1	13,367	15,208	-1,841	-12,1
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	365	295	70	23,7	2,194	1,773	0,421	23,7
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	1.709	1.561	148	9,5	10,271	9,380	0,891	9,5
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	3.450	3.880	-430	-11,1	20,735	23,319	-2,584	-11,1
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>7.748</b>	<b>8.266</b>	<b>-518</b>	<b>-6,3</b>	<b>46,566</b>	<b>49,680</b>	<b>-3,113</b>	<b>-6,3</b>
Ingresos por Transferencias	2.184	1.981	203	10,2	13,126	11,905	1,220	10,2
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>9.932</b>	<b>10.247</b>	<b>-315</b>	<b>-3,1</b>	<b>59,692</b>	<b>61,585</b>	<b>-1,893</b>	<b>-3,1</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	25.530	25.540	-10	-0,0	153,438	153,498	-0,060	-0,0
Materiales y Energía U.D.T.	4.656	4.619	37	0,8	27,983	27,761	0,222	0,8
Servicios externos	10.674	9.828	846	8,6	64,152	59,067	5,085	8,6
Amortizaciones	29.481	30.187	-706	-2,3	177,184	181,428	-4,243	-2,3
Retiros del inmovilizado	472	591	-119	-20,1	2,837	3,552	-0,715	-20,1
Intereses del Capital Circulante	244	267	-23	-8,6	1,466	1,605	-0,138	-8,6
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>71.057</b>	<b>71.032</b>	<b>25</b>	<b>0,0</b>	<b>427,061</b>	<b>426,911</b>	<b>0,150</b>	<b>0,0</b>
Gastos por Transferencias	1.939	1.624	315	19,4	11,652	9,761	1,891	19,4
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>72.996</b>	<b>72.656</b>	<b>340</b>	<b>0,5</b>	<b>438,713</b>	<b>436,672</b>	<b>2,042</b>	<b>0,5</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-63.064</b>	<b>-62.409</b>	<b>-655</b>	<b>-1,0</b>	<b>-379,021</b>	<b>-375,087</b>	<b>-3,935</b>	<b>-1,0</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	13,6%	14,1%	-0,5%	-	13,6%	14,1%	-0,5%	-
Intereses Estructurales	10.924	11.137	-213	-1,9	65,657	66,935	-1,278	-1,9
Gastos Comunes distribuidos	3.570	3.057	513	16,8	21,454	18,374	3,080	16,8
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-77.558</b>	<b>-76.603</b>	<b>-955</b>	<b>-1,2</b>	<b>-466,133</b>	<b>-460,395</b>	<b>-5,737</b>	<b>-1,2</b>
Resultados extraordinarios	776	710	66	9,3	4,664	4,267	0,397	9,3
<b>RESULTADO</b>	<b>-76.782</b>	<b>-75.893</b>	<b>-889</b>	<b>-1,2</b>	<b>-461,469</b>	<b>-456,128</b>	<b>-5,341</b>	<b>-1,2</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	11,5%	11,9%	-0,4%	-	11,5%	11,9%	-0,4%	-

## Mantenimiento de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla

Los gastos propios en 2001 han ascendido a 12.161 millones de pesetas (73,09 millones de euros), de los que 4.956 millones de pesetas (29,78 millones de euros) corresponden a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 0,6% en el conjunto de los gastos propios y del 2,7% en Servicios del Exterior. Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 6.642 y 2.031 millones de pesetas (39,92 y 12,20 millones de euros) de gasto en 2001, un 1,1% mayores y un 12,4% menores que en 2000, respectivamente.

U. N. de Mantenimiento de Infraestructura "Línea AVE" resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
			VARIACION				VARIACION	
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	149	193	-44	-22,8	0,896	1,160	-0,264	-22,8
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.549	1.558	-9	-0,6	9,310	9,364	-0,054	-0,6
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>1.698</b>	<b>1.751</b>	<b>-53</b>	<b>-3,0</b>	<b>10,205</b>	<b>10,524</b>	<b>-0,319</b>	<b>-3,0</b>
Ingresos por Transferencias	6	10	-4	-43,9	0,033	0,059	-0,026	-43,9
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.704</b>	<b>1.761</b>	<b>-57</b>	<b>-3,3</b>	<b>10,238</b>	<b>10,583</b>	<b>-0,344</b>	<b>-3,3</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	346	343	3	0,9	2,080	2,061	0,018	0,9
Materiales y Energía U.D.T.	137	186	-49	-26,3	0,823	1,118	-0,295	-26,4
Servicios externos	4.956	4.827	129	2,7	29,786	29,011	0,775	2,7
Amortizaciones	6.642	6.567	75	1,1	39,919	39,468	0,451	1,1
Retiros del inmovilizado	8	66	-58	-87,9	0,048	0,397	-0,349	-87,9
Intereses del Capital Circulante	72	94	-22	-23,4	0,433	0,565	-0,132	-23,4
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>12.161</b>	<b>12.083</b>	<b>78</b>	<b>0,6</b>	<b>73,089</b>	<b>72,620</b>	<b>0,469</b>	<b>0,6</b>
Gastos por Transferencias	465	448	17	3,9	2,797	2,693	0,104	3,9
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>12.626</b>	<b>12.531</b>	<b>95</b>	<b>0,8</b>	<b>75,885</b>	<b>75,313</b>	<b>0,573</b>	<b>0,8</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-10.923</b>	<b>-10.770</b>	<b>-153</b>	<b>-1,4</b>	<b>-65,647</b>	<b>-64,730</b>	<b>-0,917</b>	<b>-1,4</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	13,5%	14,1%	-0,6%	-	13,5%	14,1%	-0,6%	-
Intereses Estructurales	2.031	2.319	-288	-12,4	12,205	13,935	-1,731	-12,4
Gastos Comunes distribuidos	628	546	81	14,9	3,772	3,282	0,490	14,9
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-13.581</b>	<b>-13.635</b>	<b>54</b>	<b>0,4</b>	<b>-81,624</b>	<b>-81,948</b>	<b>0,324</b>	<b>0,4</b>
Resultados extraordinarios	39	7	32	457,1	0,234	0,042	0,192	457,1
<b>RESULTADO</b>	<b>-13.542</b>	<b>-13.628</b>	<b>86</b>	<b>0,6</b>	<b>-81,389</b>	<b>-81,906</b>	<b>0,517</b>	<b>0,6</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	11,2%	11,4%	-0,3%	-	11,2%	11,4%	-0,3%	-



## Hitos de la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura en 2001

El año 2001 se cierra para Mantenimiento de Infraestructura con los siguientes elementos reseñables:

En primer lugar, 2001 mantiene la línea de continuidad en la mejora de la gestión de años anteriores: continuidad en la mejora de parámetros técnicos, que reflejan la calidad y fiabilidad de las instalaciones ferroviarias y de fibra óptica cuyo mantenimiento gestiona la Unidad de Negocio.

La UN de Mantenimiento de Infraestructura ha sido un apoyo para garantizar la oferta actual de los productos de los operadores ferroviarios y de telecomunicaciones, como muestran claramente sus resultados.

El segundo hecho relevante, fue la catástrofe, acaecida el 9 de marzo: el hundimiento del puente ferroviario de Veguellina sobre el río Órbigo. Este año 2001 quedará marcado por este acontecimiento singular, imprevisto y, sin duda, lamentable.

Pero el hundimiento del puente de Veguellina sirvió, al mismo tiempo, para mostrar la verdadera cara de una organización que es capaz de responder a situaciones tan críticas como ésta, no sólo realizando un despliegue para garantizar los tráficos con Galicia a través de la línea Medina-Zamora-Orense, sino trabajando ininterrumpidamente para restituir la estructura dañada. En un plazo récord de dos meses, el 9 de mayo, se puso en servicio un nuevo puente, de doble vía, preparado para velocidad alta.

Firma de un Acuerdo Marco con la U.N. de Cargas para regular las relaciones entre ambas Unidades de Negocio.

Adaptación de los sistemas de gestión y desarrollos informáticos propios de la Unidad de Negocio al Euro.

Continuación de la política de acreditación, ya iniciada en años anteriores, de acuerdo a la norma ISO 9001/2000 y la EFQM.

Puesta en funcionamiento del nuevo Coche de Control Geométrico de Vía.

Realización de los trabajos para el restablecimiento de la infraestructura, dañada como consecuencia de los temporales ocurridos en Galicia y Levante en los últimos meses del año 2000 y enero de 2001, a sus condiciones iniciales.

Unificación de las actividades de los laboratorios de ensayo de Mantenimiento Integral de Trenes y Mantenimiento de Infraestructura en uno único adscrito a esta última Unidad de Negocio.

Puesta en servicio de un nuevo enclavamiento electrónico en la Estación de Toledo.

Puesta en servicio de la subestación eléctrica de Valdelatas que además de alimentar al trayecto Chamartín-Tres Cantos lo hace al nuevo ramal Cantoblanco-Alcobendas-San Sebastián de los Reyes.

Elaboración y puesta en operación de un Plan a cuatro años de cerramientos, limpieza de cunetas y taludes y prevención de incendios en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Consolidación de los túneles 58, 68 y 73 de la línea Madrid-Barcelona.

Sustitución de desvíos en la estación de Tardienta, en la línea Zaragoza-Barcelona.

Realización de trabajos de adaptación en el trayecto Córdoba-Sevilla de la Red Convencional para facilitar la circulación de transportes especiales de transformadores.

Coordinación de las acciones de las obras de Metrosur que afectaban a las Cercanías de Madrid.

Comienzo del Plan de Acondicionamiento del parque de locomotoras 321 adscritas a la Unidad de Negocio.



## 5. 6.2.2 PROYECTOS Y COORDINACIÓN DE INVERSIONES

### Resultados del Ejercicio

Los gastos propios en 2001 han ascendido a 3.027 millones de pesetas (18,19 millones de euros), de los que 2.268 millones de pesetas (13,63 millones de euros) corresponden a Personal y 669 millones de pesetas (4,02 millones de euros) a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 27,5% en el conjunto de los gastos propios, del 23,4% en Personal y del 40,3% en Servicios del Exterior. Los intereses estructurales representaron 1.263 millones de pesetas (7,59 millones de euros) de gasto en 2001, un 116,4% más que en 2000.

El mayor gasto en el ejercicio es debido a un incremento sustancial en la actividad de la Dirección, ligada a su participación en la coordinación de los estudios informativos previos a los proyectos de construcción de nuevas líneas de altas prestaciones. Esta participación ha requerido un refuerzo de los efectivos de personal (casi 60 personas más) y una mayor contratación de asistencias técnicas. El mayor gasto ha sido compensado en parte por el incremento en Ingresos varios, 512 millones de pesetas (3,07 millones de euros), 54,5%.

Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	1.450	939	512	54,5	8,716	5,641	3,075	54,5
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	406	251	154	61,4	2,438	1,511	0,928	61,4
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>1.856</b>	<b>1.190</b>	<b>666</b>	<b>56,0</b>	<b>11,155</b>	<b>7,152</b>	<b>4,003</b>	<b>56,0</b>
Ingresos por Transferencias	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.856</b>	<b>1.190</b>	<b>666</b>	<b>56,0</b>	<b>11,155</b>	<b>7,152</b>	<b>4,003</b>	<b>56,0</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	2.268	1.838	430	23,4	13,631	11,047	2,584	23,4
Materiales y Energía U.D.T.	8	8	-	-	0,048	0,048	-	-
Servicios externos	669	477	192	40,3	4,021	2,867	1,154	40,3
Amortizaciones	-	-	-	-	-	-	-	-
Retiros del inmovilizado	-	-	-	-	-	-	-	-
Intereses del Capital Circulante	82	52	30	57,7	0,493	0,313	0,180	57,7
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>3.027</b>	<b>2.375</b>	<b>652</b>	<b>27,5</b>	<b>18,193</b>	<b>14,274</b>	<b>3,919</b>	<b>27,5</b>
Gastos por Transferencias	67	71	-4	-5,0	0,405	0,427	-0,022	-5,0
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>3.094</b>	<b>2.446</b>	<b>648</b>	<b>26,5</b>	<b>18,598</b>	<b>14,701</b>	<b>3,897</b>	<b>26,5</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-1.238</b>	<b>-1.256</b>	<b>18</b>	<b>1,4</b>	<b>-7,443</b>	<b>-7,549</b>	<b>0,106</b>	<b>1,4</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	60,0%	48,7%	11,3%	-	60,0%	48,7%	11,3%	-
Intereses Estructurales	1.263	584	680	116,4	7,592	3,508	4,084	116,4
Gastos Comunes distribuidos	187	111	76	68,6	1,123	0,666	0,457	68,6
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-2.689</b>	<b>-1.951</b>	<b>-738</b>	<b>-37,8</b>	<b>-16,159</b>	<b>-11,723</b>	<b>-4,436</b>	<b>-37,8</b>
Resultados extraordinarios	5	18	-13	-72,2	0,030	0,108	-0,078	-72,2
<b>RESULTADO</b>	<b>-2.684</b>	<b>-1.933</b>	<b>-751</b>	<b>-38,9</b>	<b>-16,129</b>	<b>-11,615</b>	<b>-4,514</b>	<b>-38,9</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	40,9%	38,1%	2,8%	-	40,9%	38,1%	2,8%	-

## Hitos de la Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones en 2001

Colaboración sistemática con la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias durante la redacción de los Estudios Informativos que realiza y, de una manera muy específica, formando parte del equipo de trabajo de Renfe, para la definición de las redes arteriales ferroviarias de aquellas ciudades que, para la llegada de la Alta Velocidad y el ancho de vía internacional, habrán de modificar sus estaciones para adaptarlas desde el punto de vista técnico, urbanístico y de servicios al viajero.

Coordinación de las obras en marcha sobre la red convencional en colaboración con la Subdirección General de Construcción, apoyando sus actuaciones y facilitando su trabajo, que está en la mayor parte de las ocasiones muy condicionado por la necesidad de mantener el tráfico ferroviario en las mejores condiciones posibles, durante la realización de las mismas.

Trabajos de coordinación para el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias en el contexto de las actuaciones en marcha para la construcción de la línea de Alta Velocidad y ancho de vía internacional Madrid-Barcelona. Esta coordinación está orientada a garantizar el inicio de la explotación de la línea hasta Lérida en el año 2002.

Trabajos en relación con la total integración de la nueva infraestructura Madrid-Zaragoza-Lérida y la interoperabilidad con la red convencional en las estaciones de Puerta de Atocha, Calatayud, Zaragoza y Lérida; y la logística del transporte de carriles con Redalsa, Aceralia y la Unidad de Negocio de Cargas.

En el ámbito de Cercanías son también muchos los proyectos emprendidos durante el año 2001 en los diferentes núcleos, entre los que cabe destacar la puesta en servicio de la nueva línea Madrid-Alcobendas-San Sebastián de los Reyes.

## 5.7. COMUNES

### 5.7.1 SERVICIOS INFORMÁTICOS

Esta organización trabaja para todas las Unidades de Negocio y Órganos Corporativos, sin abandonar una vocación manifiesta de trabajar también para el exterior.

#### Resultados del Ejercicio

La cobertura de gastos por ingresos al nivel de Contribución al Margen alcanza el 113%, casi cuatro puntos mayor que la del año anterior. En el nivel de Resultado (una vez incorporados los intereses estructurales y los resultados extraordinarios) el coeficiente de cobertura alcanzado por la Unidad de Negocio en el ejercicio 2001 ha sido del 112,4%, 0,6 puntos menor que en 2000.

Los ingresos obtenidos por la Unidad de Negocio en 2001, incluyendo los de transferencia, totalizan 6.404 millones de pesetas (38,48 millones de euros), un 7,6% superiores a los obtenidos el año anterior.

Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2001 han ascendido a 5.537 millones de pesetas (33,27 millones de euros), de los que 2.840 millones de pesetas (17,06 millones de euros) corresponden a Servicios del Exterior y 2.091 millones de pesetas (12,56 millones de euros) a Personal. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 4% en el conjunto de los gastos propios, del 4,2% en Servicios del Exterior y del 1,5% en Personal. Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 532 y 102 millones de pesetas (3,19 y 0,61 millones de euros) de gasto en 2001, un 29,8% y un 14,3% más que en 2000, respectivamente.





U. N. de Servicios Informáticos resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	109	63	47	73,9	0,658	0,378	0,280	73,9
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	491	513	-23	-4,4	2,948	3,083	-0,135	-4,4
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>600</b>	<b>576</b>	<b>24</b>	<b>4,2</b>	<b>3,606</b>	<b>3,462</b>	<b>0,144</b>	<b>4,2</b>
Ingresos por Transferencias	5.804	5.376	428	8,0	34,881	32,311	2,570	8,0
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>6.404</b>	<b>5.952</b>	<b>452</b>	<b>7,6</b>	<b>38,487</b>	<b>35,773</b>	<b>2,714</b>	<b>7,6</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	2.091	2.123	-32	-1,5	12,567	12,759	-0,192	-1,5
Materiales y Energía U.D.T.	74	65	9	13,8	0,445	0,391	0,054	13,8
Servicios externos	2.840	2.725	115	4,2	17,069	16,378	0,691	4,2
Amortizaciones	532	410	122	29,8	3,197	2,464	0,733	29,8
Retiros del inmovilizado	-	-	-	-	-	-	-	-
Intereses del Capital Circulante	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>5.537</b>	<b>5.323</b>	<b>214</b>	<b>4,0</b>	<b>33,278</b>	<b>31,992</b>	<b>1,286</b>	<b>4,0</b>
Gastos por Transferencias	129	121	8	6,4	0,775	0,729	0,047	6,4
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>5.666</b>	<b>5.444</b>	<b>222</b>	<b>4,1</b>	<b>34,053</b>	<b>32,721</b>	<b>1,333</b>	<b>4,1</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>738</b>	<b>508</b>	<b>230</b>	<b>45,3</b>	<b>4,434</b>	<b>3,052</b>	<b>1,381</b>	<b>45,3</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	113,0%	109,3%	3,7%	-	113,0%	109,3%	3,7%	-
Intereses Estructurales	102	90	13	14,3	0,615	0,539	0,077	14,3
Gastos Comunes distribuidos	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>635</b>	<b>418</b>	<b>217</b>	<b>51,9</b>	<b>3,818</b>	<b>2,514</b>	<b>1,305</b>	<b>51,9</b>
Resultados extraordinarios	72	269	-197	-73,2	0,433	1,617	-1,184	-73,2
<b>RESULTADO</b>	<b>707</b>	<b>687</b>	<b>20</b>	<b>2,9</b>	<b>4,251</b>	<b>4,131</b>	<b>0,121</b>	<b>2,9</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	112,4%	113,1%	-0,6%	-	112,4%	113,1%	-0,6%	-

## Hitos de la Unidad de Negocio de Servicios Informáticos en 2001

En el mes de marzo se realizó, por quinto año consecutivo, el Seminario de Nuevas Tecnologías Informáticas aplicadas al Ferrocarril. En las mesas redondas se pusieron de manifiesto los problemas y necesidades de los Ferrocarriles de la zona, contando con una activa participación de los asistentes, que en algunos momentos fue superior a 100 personas, pertenecientes a 15 empresas de distintos países latinoamericanos, incluyendo Ferrocarriles y Órganos Oficiales relacionados con el Ferrocarril.

Se ha realizado el lanzamiento del Proyecto Mensajes Autoexpreso para SEMAT. Se trata de una aplicación para obtención en SEMAT de información ON LINE, vía mensajes MQSeries, sobre ventas y anulaciones de Autoexpreso en la aplicación SIRE.

Se ha puesto en funcionamiento una aplicación informática para la UN de Mantenimiento de Infraestructura, para el seguimiento del Presupuesto de Inversiones y facturas.

Se ha puesto en marcha la herramienta EDINET, que es un Gestor Dinámico de Contenidos para Internet, rápido y ágil, por medio del cual en estos momentos se publica información de interés general en la "Intranet" de Renfe.

Con fecha 1 de Septiembre se han puesto en marcha las nuevas versiones de las aplicaciones de Venta de Billetes y Elaboración, Confección y Edición de la Nómina, adaptadas al euro.

A partir del 10 de Septiembre, las remesas de pagos a proveedores se efectúan en euros.

Durante el ejercicio se han finalizado los siguientes proyectos:

- Aplicación Data-Warehouse sobre Seguimiento del proceso económico de inversiones para las Unidades de Negocio de Cargas y Cercanías.

- Aplicación Data-Warehouse de Producción para la UN de Cargas (Plan de transporte, seguimiento de expediciones, productividad de trenes, seguimiento del material -vagones-), todo por criterios de negocio e indicadores o ratios productivos.

- Orden de carga por Internet para la UN de Cargas.

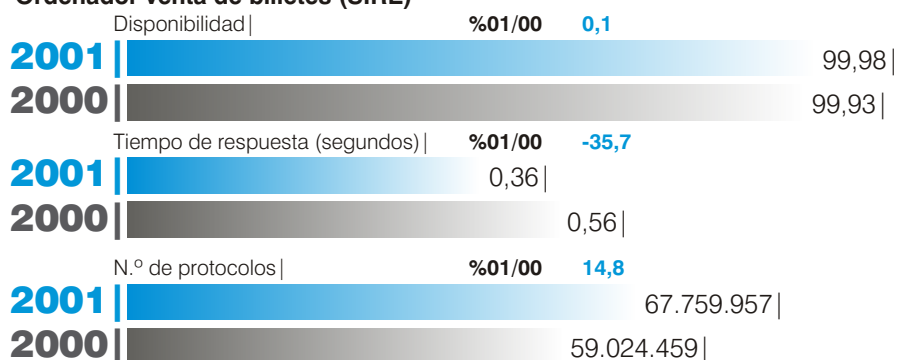
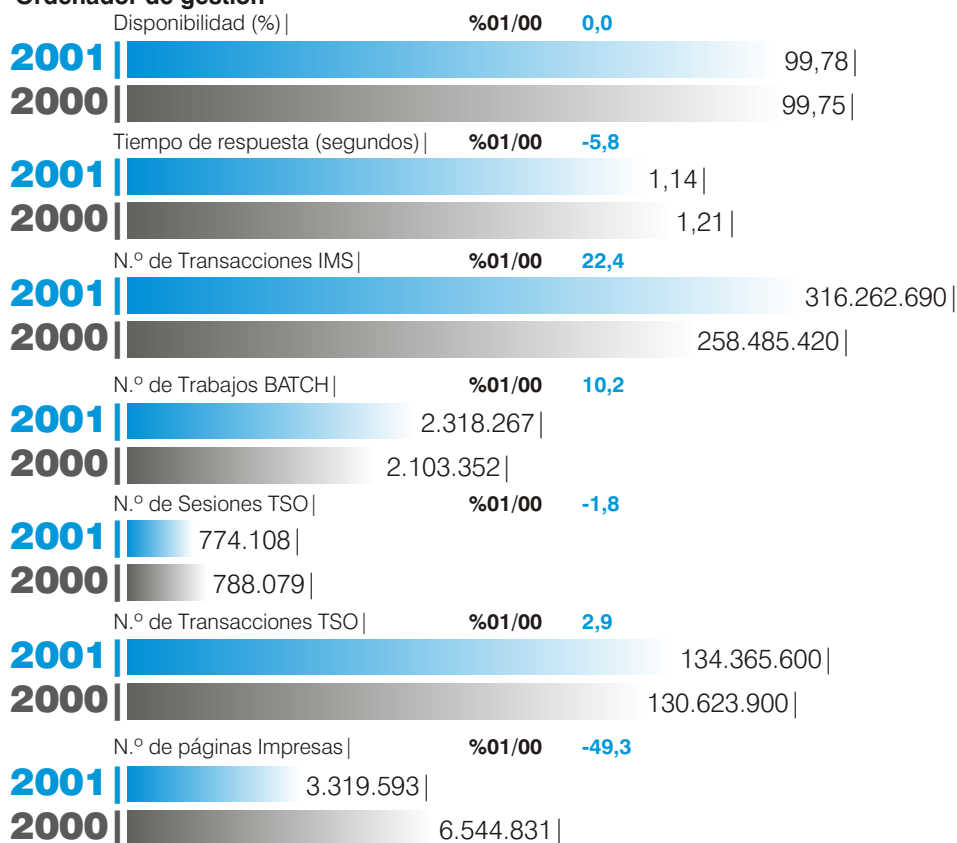
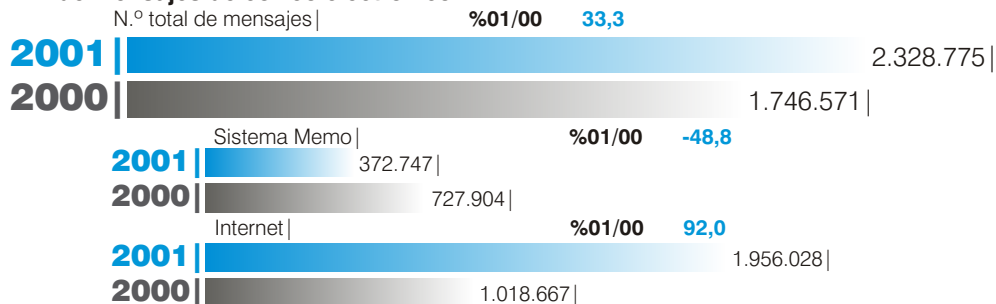
Durante el mes de Octubre se ha procedido a la instalación de las siguientes aplicaciones para la Dirección Corporativa de Compras Centrales: Platón (Normativa); Edinet (Publicación de contenidos); Gestor de Contenidos en Intranet.

Asimismo, se ha instalado, para todas las Unidades de Negocio, la Aplicación Data-Warehouse para Reserva de Consignación Presupuestaria (RCP).

Continuando con la aplicación iniciada el pasado año para la gestión de la elaboración del Presupuesto Programa Operativo (ATENEA-PPO), en el ejercicio se amplía la aplicación para la captura del Presupuesto del año 2002.



U. N. de Servicios Informáticos. Principales Magnitudes |

**Ordenador venta de billetes (SIRE)**

**Ordenador de gestión**

**N.º de mensajes de correo electrónico**


## 5. 7.2 TRACCIÓN (gestión de energía)

### Gestión de energía eléctrica

En 2001 los consumos de energía eléctrica de tracción (incluyendo AVE) han sido un 3,3% superiores a los de 2000.

Las características de este consumo asociadas a la distribución por punto de suministro habrían supuesto un gasto superior en un 10%, después de un incremento medio de los precios del 5,3%. No obstante, se ha recuperado un 1,3% del total por gestión de la facturación, con lo que el gasto registrado en 2001 es de 20.199 millones de pesetas (121,39 millones de euros), un 8,7% superior al del año anterior.

Por otra parte, de haber adquirido toda la energía eléctrica de tracción con el sistema de tarifas se habría incurrido en un sobregasto de 3.011 millones de pesetas (18,1 millones de euros). En 2001 Renfe compró el 90% del consumo en el mercado liberalizado.

Actuaciones Principales.

Puesta a punto del concentrador secundario de la telemedida, que permitirá el cálculo de la facturación tanto a tarifa como a mercado de todos los puntos telemedidos.

Elaboración del pliego de condiciones para el concurso del proyecto de implantación de un nuevo sistema de gestión/facturación de energía eléctrica, cuyo objetivo es la imputación de costes en función de los consumos, y operaciones de transformación y transporte en red propia.

### Gestión de combustibles

Durante 2001 se han consumido 106,9 millones de litros de gasóleo B exento para usos de tracción, un 3,8% más que el año anterior.

Este consumo a precio de mercado supondría un gasto de más de 5.600 millones de pesetas (34 millones de euros). No obstante, debido a la negociación en las condiciones de suministro (concurso de adquisición) ha quedado reducido a 4.940 millones de pesetas (29,68 millones de euros), lo que supone un ahorro de 719 millones de pesetas (4,32 millones de euros).

Este gasto registrado supone un 7,6% menos que en 2000. El precio medio se ha situado en 46,21 pesetas por litro (27,8 céntimos de euro por litro) frente a 51,94 pesetas por litro (31,2 céntimos de euro por litro) del año anterior.

Respecto al gasóleo C, el consumo ha disminuido un 5,8% y su coste ha experimentado una reducción del 12% en su precio unitario. Se adquirieron 6,5 millones de litros por 351 millones de pesetas (2,11 millones de euros).



Con relación al gas natural, el precio unitario ha aumentado un 17% respecto al año anterior, pero su consumo disminuyó un 29,4%. Se adquirieron 61,5 millones de termias, por valor de 216 millones de pesetas (1,30 millones de euros).

### Actuaciones

Se ha realizado el proyecto para acometer las obras de puesta a punto de 11 instalaciones de cara al cumplimiento de la Normativa Medioambiental.

Estas obras, así como el mantenimiento de todas las instalaciones, se hacen con cargo al contrato de suministro.

Tracción (Gestión de Energía) resultados: comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos varios	15	19	-4	-21,1	0,090	0,114	-0,024	-21,1
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>-4</b>	<b>-21,1</b>	<b>0,090</b>	<b>0,114</b>	<b>-0,024</b>	<b>-21,1</b>
Ingresos por Transferencias	23.455	22.911	545	2,4	140,969	137,696	3,273	2,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>23.470</b>	<b>22.930</b>	<b>541</b>	<b>2,4</b>	<b>141,059</b>	<b>137,810</b>	<b>3,249</b>	<b>2,4</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	279	274	5	1,8	1,677	1,647	0,030	1,8
Energía de tracción	23.514	22.620	894	4,0	141,322	135,949	5,373	4,0
Materiales y Energía U.D.T.	1	1	-	-	0,006	0,006	-	-
Servicios externos	46	39	7	17,9	0,276	0,234	0,042	17,9
Amortizaciones	8	31	-23	-74,2	0,048	0,186	-0,138	-74,2
Retiros del inmovilizado	-	1	-1	-100,0	-	0,006	-0,006	-100,0
Intereses del Capital Circulante	3	-	3	-	0,018	-	0,018	-
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>23.851</b>	<b>22.966</b>	<b>885</b>	<b>3,9</b>	<b>143,347</b>	<b>138,028</b>	<b>5,319</b>	<b>3,9</b>
Gastos por Transferencias	41	35	6	16,6	0,246	0,211	0,035	16,6
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>23.892</b>	<b>23.001</b>	<b>891</b>	<b>3,9</b>	<b>143,594</b>	<b>138,240</b>	<b>5,354</b>	<b>3,9</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-422</b>	<b>-72</b>	<b>-350</b>	<b>-489,9</b>	<b>-2,535</b>	<b>-0,430</b>	<b>-2,105</b>	<b>-489,9</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	98,2%	99,7%	-1,5%	-	98,2%	99,7%	-1,5%	-
Intereses Estructurales	16	29	-13	-44,2	0,098	0,175	-0,078	-44,2
Gastos Comunes distribuidos	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-438</b>	<b>-101</b>	<b>-337</b>	<b>-335,2</b>	<b>-2,633</b>	<b>-0,605</b>	<b>-2,028</b>	<b>-335,2</b>
Resultados extraordinarios	7	10	-3	-30,0	0,042	0,060	-0,018	-30,0
<b>RESULTADO</b>	<b>-431</b>	<b>-91</b>	<b>-340</b>	<b>-375,4</b>	<b>-2,591</b>	<b>-0,545</b>	<b>-2,046</b>	<b>-375,4</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	98,2%	99,6%	-1,4%	-	98,2%	99,6%	-1,4%	-



# 6

## Datos Consolidados



## 6.1. INVERSIONES EN EL AÑO 2001 Y SU FINANCIACIÓN

La **inversión** de la empresa con cargo al **Presupuesto de Inversiones** ha alcanzado la cifra de 95.460 millones de pesetas (573,73 millones de euros) distribuidas del modo siguiente:

<b>INVERSION</b>	<b>Millones de pesetas</b> <b>GASTO</b>
Inversión básica	82.814
Inversión alta velocidad Madrid Barcelona	8.628
Inversión Telecomunicaciones Comerciales	4.018
<b>Total Presupuesto de Inversiones</b>	<b>95.460</b>
Adicionalmente, se incorporan activos financiados con aportaciones de terrenos, derechos y concesiones como consecuencia de convenios con entes públicos o privados.	10.962
<b>Total altas obra en curso</b>	<b>106.422</b>

El total de “Altas en obra en curso” incluye 5.240 millones de pesetas (31,49 millones de euros) por el efecto “IVA soportado no deducible”.

La **financiación** del Presupuesto de Inversiones se ha realizado:

<b>FINANCIACION</b>	<b>Millones de pesetas</b> <b>IMPORTE</b>
Dotación de amortizaciones	82.723
Inversiones financiadas con F.E.D.E.R. (Importe cobrado en el ejercicio)	5.625
Inversiones financiadas con aportaciones de terceros, mediante convenios o acuerdos (Otras subvenciones de capital)	3.785
Inversiones financiadas con cargo a transferencias directas del Ministerio de Fomento (Aportaciones patrimoniales)	143
Mercado financiero	3.184
<b>Total financiación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>95.460</b>





### Gasto en inversiones por Unidades de Negocio

En el **cuadro 1** figura el gasto en inversiones distribuido por Unidades de Negocio.

Los **proyectos** de inversión **individuales** más destacables han sido:

PROYECTO	UNIDAD DE NEGOCIO	Millones de pesetas	
		GASTO	%
32 trenes de alta velocidad Madrid Barcelona	A.V.E.	6.593	6,9
20 trenes a 250 Km./hora Madrid Barcelona	A.V.E.	2.028	2,1
21 composiciones Talgo 7ª generación	Grandes Líneas	5.463	5,7
Adquisición nuevos vagones	Cargas	5.373	5,6
7 Automotores TRD 2	Regionales	2.488	2,6



CUADRO 1.- Inversiones 2001. Distribución por "Unidades de Negocio" |

		Datos en millones de pesetas		
CÓDIGOS		AÑO DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA	GASTO 2001	% s/total
	<b>CERCANÍAS</b>		<b>5.520</b>	<b>5,8</b>
0712	Adquisición de 20 trenes S/447	plan 97	39	
0713	Adquisición de 46 trenes S/447	plan 98	1.634	
0715	Adquisición de 14 trenes serie 2000	plan 00	1.069	
0701/03/05/10	Modernización y mejoras técnicas en trenes		726	
0706	Estaciones e instalaciones núcleo de Madrid		526	
0707	Estaciones e instalaciones núcleo de Barcelona		498	
0708-14	Estaciones e instalaciones 9 núcleos restantes		645	
0709	Otras inversiones ( prototipo, señalización, ofimática)		383	
	<b>REGIONALES</b>		<b>3.462</b>	<b>3,6</b>
0607	Adquisición de 7 automotores TRD 2	plan 99	2.488	
0608	Transformación de 19 electrotrenes S/448	plan 99-00	228	
0603/04/05	Modernización y mejoras técnicas en trenes		591	
0602	Instalaciones y medios		155	
	<b>A.V.E.</b>		<b>9.008</b>	<b>9,4</b>
0905	Modernización y mejoras técnicas en trenes		243	
0902	Instalaciones y medios		144	
0910	32 trenes alta velocidad Madrid - Barcelona	plan 01	6.593	
906	20 trenes a 250 Km./hora Madrid - Barcelona	plan 01	2.028	
	<b>GRANDES LÍNEAS</b>		<b>6.913</b>	<b>7,2</b>
1011	Adquisición de 21 composiciones Talgo 7ª generación	plan 99-00	5.463	
1002/08/13	Modernización y mejoras técnicas en trenes		1.150	
1010	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras		153	
1007	Instalaciones y medios		147	
	<b>CARGAS</b>		<b>11.786</b>	<b>12,3</b>
1106	Adquisición de vagones	plan 99-00	5.373	
1103/04	Transformación de vagones		1.179	
1105-1402	Modernización y mejoras técnicas locomotoras		2.342	
1101	Infraestructuras de Cargas		1.377	
1107	Equipamiento de terminales		693	
1102	Instalaciones y medios		822	
	<b>TRANSPORTE COMBINADO</b>		<b>2.946</b>	<b>3,1</b>
1206	Adquisición de vagones	plan 99-00	1.077	
1204	Modificaciones en vagones		571	
1203	Modernización y mejoras técnicas locomotoras		675	
1205	Equipamiento de terminales		570	
1201	Instalaciones y medios		53	
	<b>MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES</b>		<b>985</b>	<b>1,0</b>
1401	Instalaciones industriales		601	
1402	Fiabilidad medios de transporte		180	
1304	Nuevos bogies para 160 Km./h. locomotoras S/333	plan 99-00	166	
1403	Piezas de parque		38	
<b>3801</b>	<b>TELECOMUNICACIONES COMERCIALES</b>		<b>4.018</b>	<b>4,2</b>
	<b>ESTACIONES COMERCIALES</b>		<b>1.404</b>	<b>1,5</b>
1501	Estaciones red convencional		1.251	
1503	Estaciones línea AVE Madrid-Sevilla		146	
1505	Estaciones línea AVE Madrid-Barcelona		7	
	<b>PATRIMONIO</b>		<b>2.775</b>	<b>2,9</b>
1605	Convenios urbanísticos, puesta en valor de terrenos...		1.716	
1603	Racionalización de espacios para uso comercial y otras inversiones		1.059	
	<b>MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA</b>		<b>25.772</b>	<b>27,0</b>
0101	Red de Cercanías		5.669	
0102	Red general A		12.188	
0105	Red B		2.092	
0107	Líneas de débil tráfico		1.392	
0111/12	Otras inversiones y fondos		2.484	
0301/02/03	Línea AVE Madrid - Sevilla		1.947	
	<b>CIRCULACIÓN</b>		<b>2.646</b>	<b>2,8</b>
0201	Puestos de mando, protección civil y seguridad, tráfico etc.		2.440	
0202/04	Operaciones en estaciones y otros medios		206	
	<b>PROYECTOS Y COORDINACIÓN DE INVERSIONES</b>		<b>15.430</b>	<b>16,2</b>
0502	Actuaciones en pasos a nivel		1.594	
0401	Obras de Coordinación con el Ministerio de Fomento. Cercanías		825	
0501/0112	Obras de Coordinación con el Ministerio de Fomento. Red general		2.520	
0505	Convenio Xunta de Galicia		7.487	
0506	Convenio Junta de Castilla y León		2.861	
7301	Transferencias del Mº de Fomento		143	
	<b>TRACCIÓN</b>		<b>182</b>	<b>0,2</b>
1301	Bases de tracción y otras inversiones		-	
<b>1701</b>	<b>SERVICIOS INFORMÁTICOS</b>		<b>892</b>	<b>0,9</b>
<b>1801</b>	<b>DIRECCIONES CORPORATIVAS</b>		<b>513</b>	<b>0,5</b>
<b>1802</b>	<b>INVERSIONES FINANCIERAS</b>		<b>1.209</b>	<b>1,3</b>
<b>TOTAL</b>			<b>95.460</b>	<b>100,0</b>

## Gasto en Inversiones por tipos de activo

TIPO DE ACTIVO	Millones de pesetas	
	GASTO	%
Infraestructura, Estaciones y Patrimonio	52.336	54,8
Material rodante de operadoras	33.968	35,6
Talleres, Telecomunicaciones y Otros medios	7.948	8,3
Inversiones Financieras	1.209	1,3

CUADRO 2.- Inversiones 2001. Distribución por "Tipos de Activo" |

		Datos en millones de pesetas		
CÓDIGOS	UNIDAD DE NEGOCIO	GASTO 2001	% s/total	
	<b>INFRAESTRUCTURA, ESTACIONES Y PATRIMONIO</b>	<b>52.336</b>	<b>54,8</b>	
0102	Red general A	Mnto. Infraestructura	12.188	
0505	Convenio Xunta de Galicia	Proy. y Coord. Invers.	7.487	
0101	Red de Cercanías	Mnto. Infraestructura	5.669	
0506	Convenio Junta de Castilla y León	Proy. y Coord. Invers.	2.861	
0501	Obras de Coordinación con el M <sup>o</sup> . de Fomento. Red general	Proy. y Coord. Invers.	2.520	
0111/12	Otras inversiones y fondos	Mnto. Infraestructura	2.484	
0201	Puestos de mando, protección civil y seguridad, tráfico etc.	Circulación	2.440	
0105	Red B	Mnto. Infraestructura	2.092	
0301/02/03	Línea AVE Madrid - Sevilla	Mnto. Infraestructura	1.947	
1605	Convenios urbanísticos, puesta en valor de terrenos etc.	Patrimonio y Urbanismo	1.716	
0502	Actuaciones en pasos a nivel	Proy. y Coord. Invers.	1.594	
0107	Líneas de débil tráfico	Mnto. Infraestructura	1.392	
1101	Infraestructuras de Cargas	Cargas	1.377	
1501	Estaciones red convencional	Estaciones	1.251	
1602/03	Racionalización de espacios para uso comercial y otras inversiones	Patrimonio y Urbanismo	1.059	
0401	Obras de Coordinación con el M <sup>o</sup> . de Fomento. Cercanías	Proy. y Coord. Invers.	825	
1107	Equipamiento de terminales	Cargas	693	
0708	Estaciones e instalaciones 9 núcleos restantes	Cercanías	645	
1205	Equipamiento de terminales	T. Combinado	570	
0706	Estaciones e instalaciones núcleo de Madrid	Cercanías	526	
0707	Estaciones e instalaciones núcleo de Barcelona	Cercanías	498	
0202/04	Operaciones en estaciones y otros medios	Circulación	206	
1503	Estaciones línea AVE Madrid-Sevilla	Estaciones	146	
7401	Transferencias del M <sup>o</sup> . de Fomento	Proy. y Coord. Invers.	143	
1505	Estaciones línea AVE Madrid-Barcelona	Estaciones	7	
	<b>MATERIAL RODANTE DE OPERADORAS</b>	<b>33.968</b>	<b>35,6</b>	
0910	32 trenes de alta velocidad	AVE Madrid - Barcelona	6.593	
1011	Adquisición de 21 composiciones Talgo 7 <sup>a</sup> generación.	Grandes Líneas	5.463	
1106	Adquisición de vagones	Cargas	5.373	
0607	Adquisición de 7 automotores TRD 2.	Regionales	2.488	
1105	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras	Cargas	2.342	
0906	20 trenes a 250 km/hora.	AVE Madrid - Barcelona	2.028	
0713	Adquisición de 46 trenes S/447.	Cercanías	1.634	
1103/04	Transformación de vagones	Cargas	1.179	
1002	Modernización y mejoras técnicas en trenes	Grandes Líneas	1.150	
1206	Adquisición de vagones	T. Combinado	1.077	
0715	Adquisición de 14 trenes serie 2000	Cercanías	1.069	
0701/03/05/10	Modernización y mejoras técnicas en trenes	Cercanías	726	
1203	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras	T. Combinado	675	
0603/04/05	Modernización y mejoras técnicas en trenes	Regionales	591	
1204	Modificaciones en vagones	T. Combinado	571	
0905	Modernización y mejoras técnicas en trenes	AVE	243	
0608	Transformación 19 electrotrenes S/448	Regionales	228	
1402	Fiabilidad medios de transporte	M.I.T.	180	
1304	Nuevos bogies para 160 Km./h. locomotoras S/333	M.I.T.	166	
1010	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras	Grandes Líneas	153	
0712	Adquisición de 20 trenes S/447.	Cercanías	39	
	<b>TALLERES, TELECOMUNICACIONES Y OTROS MEDIOS</b>	<b>7.948</b>	<b>8,3</b>	
3801	Telecomunicaciones Comerciales	Telecom. Comerciales	4.018	
1701	Servicios Informáticos	Servicios Informáticos	892	
1102	Instalaciones y medios	Cargas	822	
1401	Instalaciones industriales	M.I.T.	601	
1801	Direcciones Corporativas	Dir. Corporativas	513	
0709	Otras inversiones (señalización, ofimática...)	Cercanías	383	
1301	Bases de tracción y otras inversiones	Tracción	182	
0602	Instalaciones y medios	Regionales	155	
1007	Instalaciones y medios	Grandes Líneas	147	
0902	Instalaciones y medios	AVE	144	
1201	Instalaciones y medios	T. Combinado	53	
1403	Piezas de parque	M.I.T.	38	
<b>1802</b>	<b>INVERSIONES FINANCIERAS</b>		<b>1.209</b>	<b>1,3</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>95.460</b>	<b>100,0</b>

En el **cuadro 2** se detallan las inversiones por cada tipo de activo.

Los desembolsos realizados durante el ejercicio para **inversiones financieras** corresponden a alianzas para la promoción inmobiliaria y participaciones en el capital de empresas logísticas.

### Gasto en Inversiones por ejes ferroviarios, tipo y clase de red

Como se ha indicado, en Infraestructura, Estaciones y Patrimonio la inversión ha sido de 52.336 millones de pesetas (314,55 millones de euros).

La distribución de este gasto en los siete **ejes radiales** es la siguiente:

<b>Eje ferroviario</b>	<b>Millones de pesetas</b>	
	<b>GASTO</b>	<b>%</b>
Eje 0.- Madrid Puerta de Atocha - Sevilla Santa Justa (alta velocidad)	2.067	3,9
Eje 1.- Madrid Chamartín - Irún - Hendaya	8.983	17,2
Eje 2.- Madrid Chamartín - Zaragoza - Lérida - Barcelona - Cerbere	7.435	14,2
Eje 3.- Madrid Chamartín - Valencia - San Vicente de Calders	5.846	11,2
Eje 4.- Alcazar de San Juan - Córdoba - Sevilla - Cádiz	6.383	12,2
Eje 5.- Madrid - Atocha - Cáceres - Badajoz	765	1,5
Eje 6.- Venta de Baños - León - Orense - Vigo	15.478	29,6
Varios ejes o no asignable a ejes	5.379	10,3
<b>TOTAL</b>	<b>52.336</b>	<b>100,0</b>





Por **tipo de red**, los porcentajes de longitud de ejes y líneas y gasto en inversión se distribuyen:

Inversiones por tipo de red	Millones de pesetas		
	% LONGITUD	GASTO 2001	% GASTO
<b>CERCANIAS</b>	<b>16%</b>	<b>12.001</b>	<b>25,5%</b>
Red "A"	11%	10.681	22,7%
Red "B"	2%	1.131	2,4%
Red "C"	3%	189	0,4%
<b>RED GENERAL</b>	<b>80%</b>	<b>32.889</b>	<b>70,1%</b>
Red "A"	29%	14.497	30,8%
Red "B"	23%	8.407	18,0%
Red "C"	28%	9.985	21,3%
<b>RED A.V.E.</b>	<b>4%</b>	<b>2.067</b>	<b>4,4%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>46.957</b>	<b>100%</b>

Por **clase de red**, la distribución se muestra en el cuadro siguiente.

Inversiones por clase de red	Millones de pesetas		
	% LONGITUD	GASTO 2001	% GASTO
Red "A"	40%	25.178	53,6%
Red "B"	25%	9.538	20,4%
Red "C"	31%	10.174	21,6%
<b>RED A.V.E.</b>	<b>4%</b>	<b>2.067</b>	<b>4,4%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>46.957</b>	<b>100%</b>

El resto, hasta 52.336 millones de pesetas (314,55 millones de euros), corresponde a programas de inversión comunes a varias redes.

## Gasto en Inversiones por tipo de material rodante

Tipo de material	Millones de pesetas	
	GASTO	%
Trenes alta velocidad Madrid-Barcelona	8.621	25,5
Vagones (nuevos + modernizaciones)	8.204	24,3
Material Talgo	5.820	17,1
Automotores	3.329	9,8
Unidades eléctricas	2.920	8,6
Locomotoras diesel	1.930	5,7
Locomotoras eléctricas	1.509	4,4
Coches de viajeros	1.039	3,1
Trenes de alta velocidad Madrid-Sevilla	241	0,7
Electrotrenes y comunes a varios tipos	271	0,8
<b>TOTAL</b>	<b>33.932</b>	<b>100,0</b>

## Inversiones financiadas con aportaciones de terrenos, derechos y concesiones

El **valor** de los activos, en curso o incorporados, que han utilizado esta fuente adicional de financiación ha sido de 10.962 millones de pesetas (65,88 millones de euros).

Las más destacables han sido:

Proyecto	Millones de pesetas	
	VALOR	%
Soterramiento del ferrocarril en Getafe (Madrid)	6.715	61,2
Centro VIALIA estación de Salamanca	2.585	23,6

## Nuevas inversiones aprobadas en el ejercicio, a ejecutar en 2001 y años sucesivos

La **aprobación** en el ejercicio 2001 ha sido de 268.946 millones de pesetas (1.616,40 millones de euros), distribuidas:

Tipo de inversión	Millones de pesetas
	APROBACIÓN
Inversión básica	80.426
Inversión alta velocidad Madrid - Barcelona	187.389
Inversiones financieras	1.131
<b>Total aprobación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>268.946</b>
Adicionalmente, se ha aprobado la adquisición de activos financiados con aportaciones de terrenos y concesiones como consecuencia de convenios con entes públicos o privados.	11.714

Los importes indicados incluyen 5.240 millones de pesetas (31,49 millones de euros) por el efecto “IVA soportado no deducible” correspondiente al gasto del ejercicio.

La aprobación Presupuesto de Inversiones por Unidades de Negocio se indica en el cuadro siguiente.

Unidad de Negocio	Millones de pesetas	
	APROBACION	%
Cercanías	3.491	1,3
Regionales	16.403	6,1
A.V.E. (incluye trenes Madrid - Barcelona)	162.286	60,3
Grandes Líneas	25.987	9,7
Cargas	3.907	1,5
Transporte Combinado	2.521	0,9
Mantenimiento Integral de Trenes	253	0,1
Telecomunicaciones Comerciales	1.344	0,5
Estaciones	4.489	1,7
Patrimonio y Urbanismo	3.187	1,2
Mantenimiento de Infraestructura	25.649	9,5
Circulación	1.173	0,4
Proyectos y Coordinación de Inversiones	15.736	5,9
Tracción	62	0,0
Servicios Informáticos	526	0,2
Direcciones Corporativas	801	0,3
Inversiones financieras	1.131	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>268.946</b>	<b>100,0</b>

Los **proyectos** de inversión **individuales** aprobados más destacables han sido:

PROYECTO	UNIDAD DE NEGOCIO	Millones de pesetas	
		APROBADO	%
32 trenes de alta velocidad Madrid - Barcelona	A.V.E.	123.696	46,0
20 trenes a 250 Km./hora Madrid - Barcelona	A.V.E.	38.076	14,2
12 trenes rodadura desplazable Madrid - Barcelona	Grandes Líneas	22.720	8,4
21 automotores TRD3	Regionales	15.767	5,9
Estaciones alta velocidad Madrid - Barcelona	Estaciones	2.288	0,8

Nota: El aprobado de estos proyectos individuales no incluye el incremento de coste derivado del efecto del IVA soportado no deducible correspondiente al gasto del ejercicio.



### Aprobación de Inversiones por tipos de activo

TIPO DE ACTIVO	Millones de pesetas	
	APROBADO	%
Infraestructura, Estaciones y Patrimonio	53.436	20,0
Material rodante de operadoras (incluye alta velocidad Madrid - Barcelona)	208.197	77,4
Talleres, Telecomunicaciones y Otros medios	5.882	2,2
Inversiones Financieras	1.131	0,4

Las **inversiones financieras** aprobadas durante el ejercicio corresponden a alianzas con el grupo Riofisa, para la promoción comercial de estaciones, con empresas inmobiliarias para la promoción de viviendas y participaciones en el capital de empresas logísticas.

### Aprobación de Inversiones financiadas con aportaciones de terrenos, derechos y concesiones

La aprobación para adquirir activos financiados de la forma indicada ha sido de 11.714 millones de pesetas (70,40 millones de euros).

Las más destacables han sido:

Proyecto	Millones de pesetas	
	VALOR	%
Soterramiento del ferrocarril en Getafe (Madrid)	6.715	57,3
Centro VIALIA estación de Salamanca	2.585	22,1



## 6.2. RESULTADOS Y ACTIVIDAD

El Resultado de Gestión de Renfe en 2001 ha sido de +7.448 millones de pesetas (44,8 millones de euros), después de registrar -4.717 millones de pesetas (-28,4 millones de euros) de Resultados Extraordinarios y el impacto positivo del Impuesto de Sociedades (323 millones de pesetas; 1,94 millones de euros), consecuencia de la consolidación fiscal de las sociedades filiales 100% Renfe. Hay que destacar que las aportaciones del Estado para compensación de pérdidas son 4.550 millones de pesetas (27,3 millones de euros) menores que las de 2000.

Los ingresos de clientes han aumentado en 21.482 millones de pesetas (129,11 millones de euros) respecto a 2000 (8,8%).

Los gastos totales se incrementan en un 4,4% respecto al año anterior, reflejando los efectos del mayor coste de la Energía de Tracción (1.216 millones de pesetas, 7,31 millones de euros, 5,1%) y de los mayores gastos en Servicios Externos (10.556 millones de pesetas, 63,44 millones de euros, 11,7%).

Consolidando (antes de aportaciones del Estado y compensación de pérdidas) por una parte Gestión de Infraestructura y, por otra, Servicios de Transporte y otras actividades (Directiva 2001/12/CE), se puede apreciar cómo mejora el resultado de Servicios de Transporte y otras actividades (3.709 millones de pesetas, 22,23 millones de euros, de menor pérdida respecto al año anterior) y el del conjunto del Plan de Recursos Humanos, Deuda Estado, Efecto IVA y ajustes (104 millones de pesetas, 0,63 millones de euros, de menor coste que en 2000).

### Ingresos

#### Por transporte de Viajeros

Los ingresos de clientes por tráfico de Viajeros ascendieron a 156.909 millones de pesetas (943,04 millones de euros) frente a los 144.355 millones de pesetas (867,59 millones de euros) del año anterior (+8,7%). AVE crece un 10,7%, Cercanías un 9,9%, Regionales crece un 8,4% y Grandes Líneas un 6,7%.

#### Por transporte de Mercancías

Los tráficos de Mercancías han experimentado un crecimiento de ingresos de 612 millones de pesetas (3,68 millones de euros), el 1,1% respecto al pasado ejercicio, con crecimiento de los ingresos de Transporte Combinado (0,8%) y Cargas (1,3%).

#### Otros Ingresos Comerciales

Los beneficios derivados de las Ventas de Inmovilizado experimentan un aumento del 4,5% respecto al año anterior.

Los ingresos por Alquileres y Cánones (en los que se engloban los de Telecomunicaciones) alcanzaron los 24.881 millones de pesetas (149,54 millones de euros), creciendo un 38,9% en relación con el año anterior; este crecimiento es debido fundamentalmente a la partida de Telecomunicaciones, que aporta 13.453 millones de pesetas (80,85 millones de euros), un 59,2% más que en 2000.

Otros Ingresos (entre los que se incluyen los obtenidos por Mantenimiento Integral de Trenes y Gestión de Infraestructura) totalizan 11.653 millones de pesetas (70,04 millones de euros) en el ejercicio 2001 y crecen un 3,8%.

Los ingresos por Convenios específicos con Comunidades Autónomas alcanzaron los 3.710 millones de pesetas (22,30 millones de euros), 306 millones de pesetas (1,84 millones de euros) más que en 2000 (+9%).

### Ingresos Varios

Los ingresos por Trabajos para el propio Inmovilizado y Almacenes se cifraron en 5.566 millones de pesetas (33,45 millones de euros), con un incremento del 30,3% frente a 2000.

## Gastos

### Personal

Los Gastos de Personal, excluido el Plan de Recursos Humanos, alcanzan los 180.155 millones de pesetas (1.082,75 millones de euros). El número de empleados a 31 de diciembre de 2001 era de 32.584, es decir, 752 personas menos que en el mismo día de 2000, lo que se traduce en una reducción interanual del 2,6% en el número medio de trabajadores.

NIVEL RENFE.- Desglose del número medio de Personas por Organismos |

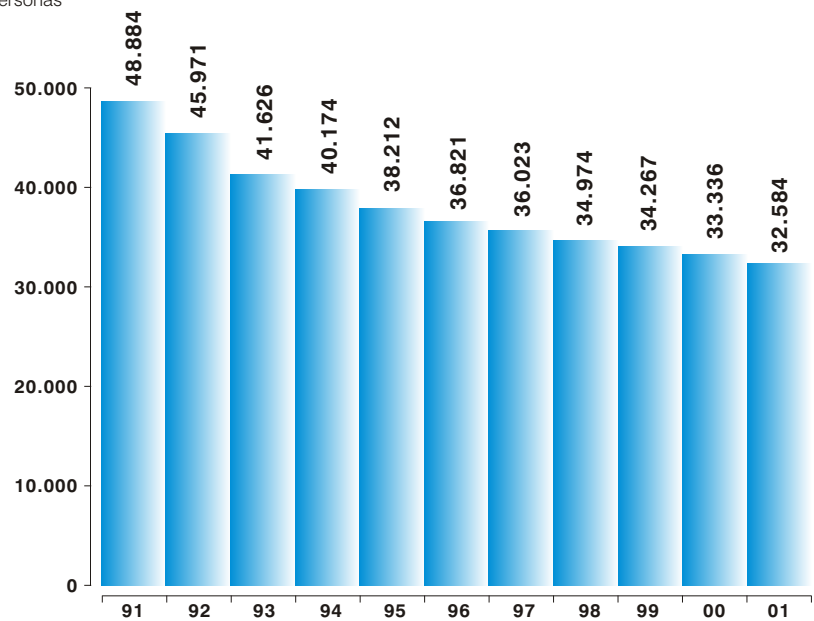
	2001	2000	Variación %	% s/Total Renfe
U. N. de Cercanías	3.982	3.874	2,8	12,1
U. N. de Regionales	1.465	1.432	2,3	4,5
U. N. de Alta Velocidad	278	272	2,2	0,8
U. N. de Grandes Líneas	2.081	2.298	-9,4	6,3
U. N. de Cargas	4.078	3.790	7,6	12,4
U. N. de Transporte Combinado	1.767	1.640	7,7	5,4
U. N. de Tracción	37	39	-5,1	0,1
U. N. de Mantenimiento Integral de Trenes	4.636	5.292	-12,4	14,1
U. N. de Circulación	4.464	4.641	-3,8	13,6
U. N. de Mantenimiento de Infraestructura	5.367	5.584	-3,9	16,3
Proyectos y Coordinación de Inversiones	329	271	21,4	1,0
U. N. de Estaciones	2.391	2.584	-7,5	7,3
U. N. de Patrimonio y Urbanismo	274	269	1,9	0,8
U. N. de Servicios Informáticos	330	344	-4,1	1,0
Organismos Corporativos	1.389	1.417	-2,0	4,2
<b>TOTAL</b>	<b>32.868</b>	<b>33.747</b>	<b>-2,6</b>	<b>100,0</b>





Evolución del Número de Personas a 31 de Diciembre de cada año (1991-2001) |

Miles de personas



### Energía

El gasto por consumo total de energía por Renfe en el ejercicio 2001 (todos los tipos y usos) se elevó a 29.186 millones de pesetas (175,41 millones de euros), frente a 27.814 millones de pesetas (167,17 millones de euros) en 2000 (+4,9%).

Los gastos por energía de tracción (eléctrica y combustible diesel) han aumentado un 5,1% respecto al año anterior, y ascienden a 25.139 millones de pesetas (151,09 millones de euros).

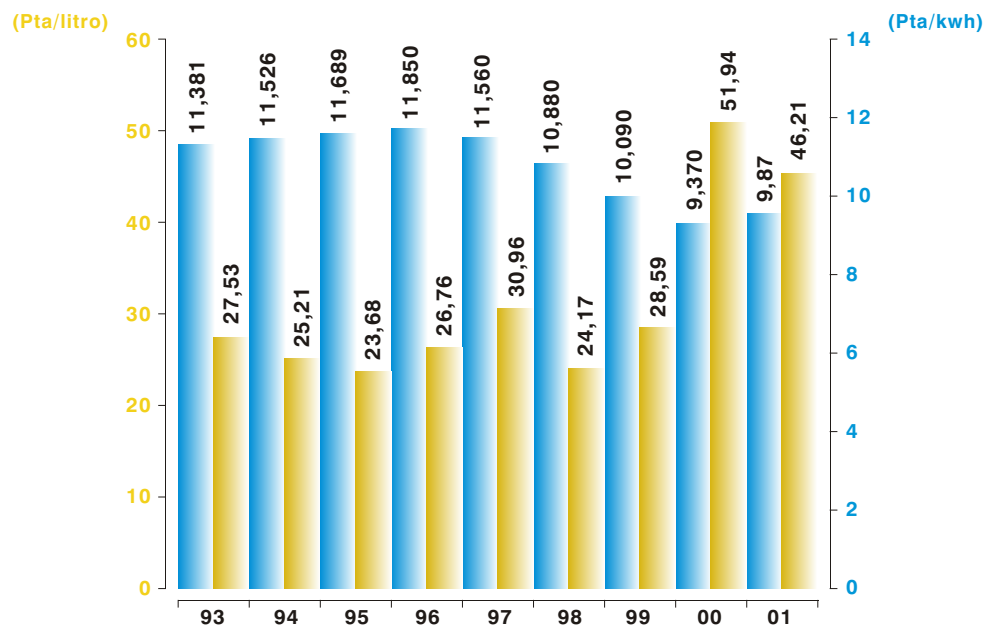
El gasto en energía eléctrica para tracción ascendió durante 2001 a 20.199 millones de pesetas (121,40 millones de euros), un 8,7% más que en 2000, que equivalen a un consumo de 2.047 millones de kilovatios hora, 3,3% más que el año anterior. El precio medio del kilovatio hora consumido por Renfe en 2001 creció un 5,3% respecto al año anterior. Los pagos realizados en concepto de combustible diesel para tracción se elevaron a 4.940 millones de pesetas (29,69 millones de euros) durante el ejercicio, un 7,6% menos que el año anterior, y representan un consumo de 106,9 millones de litros (3,8% más que en 2000). El precio medio del litro de gasoil para tracción consumido por Renfe en 2001 decreció un 11% respecto al año anterior.

El consumo de energía para usos distintos de tracción ha supuesto un gasto de 4.047 millones de pesetas (24,32 millones de euros) en 2001, frente a 3.891 millones de pesetas (23,39 millones de euros) en 2000, un 4% más.

Gasto de Energía |

<b>MILLONES DE PESETAS</b>			
	2001	2000	Variación (%)
<b>ENERGÍA PARA TRACCIÓN</b>	<b>25.139</b>	<b>23.923</b>	<b>5,1</b>
Eléctrica	20.199	18.575	8,7
Diesel	4.940	5.348	-7,6
Usos distintos de tracción (EUDT)	4.047	3.891	4,0
<b>TOTAL</b>	<b>29.186</b>	<b>27.814</b>	<b>4,9</b>
<b>CONSUMOS DE ENERGÍA DE TRACCIÓN</b>			
Eléctrica (millones de kwh)	2.047	1.982	3,3
Diesel (millones de litros)	106,9	103,0	4,8
<b>PRECIOS DE LA ENERGÍA DE TRACCIÓN</b>			
Eléctrica (Pta/kwh)	9,87	9,37	5,3
Diesel (Pta/litro)	46,21	51,94	-11,0

Energía y combustible de tracción. Evolución de los precios |



### Materiales y Servicios (sin energía para usos distintos de tracción)

Para el ejercicio 2001, esta partida alcanza los 116.742 millones de pesetas (701,63 millones de euros), lo que supone un incremento del 9,6% respecto al año anterior.

El incremento más significativo en porcentaje ha sido en servicios del exterior (11,7%), como consecuencia de una dotación significativa para insolvencias y el incremento correlativo al del tráfico de viajeros de los gastos ligados al mismo, mientras que el gasto en consumo de materiales ha decrecido 364 millones de pesetas (2,19 millones de euros), un 2,2%.

Dado que la Contabilidad de Renfe, que refleja la ejecución económica de la empresa durante el ejercicio 2001, se encuentra establecida en pesetas, los datos de naturaleza económica y los comentarios que a ellos se refieren se expresan en pesetas. No obstante, y con el fin de facilitar comparaciones en el futuro, se incorporan también los estados financieros más característicos, tanto de las Unidades de Negocio (Cuentas de Resultados) como del conjunto de la empresa (Cuentas de Resultados y Balance de situación) “traducidos” a euros.

#### Gastos de Servicios del Exterior Año 2001. Clasificación ABC por Grupos de Gastos |

CONCEPTOS DE GASTO SERVICIOS DEL EXTERIOR	Importe	(%)	(%)
	(M. ptas.)	Sobre Total	Acumulado
REPARACION Y CONSERVACIÓN DE MATERIAL RODANTE	22.648	22,5	22,5
GASTOS LIGADOS AL TRAFICO DE VIAJEROS	12.904	12,8	35,3
REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO EDIFICIOS - ESTACIONES	12.517	12,4	47,7
REPARACIÓN Y CONSERVACIÓN DE INSTALACIONES FIJAS	11.683	11,6	59,3
REMUNERACIÓN E INCENTIVO AGENCIAS DE VIAJE	5.758	5,7	65,0
PUBLICIDAD, PROPAGANDA Y RELACIONES PUBLICAS	4.530	4,5	69,5
GASTOS LIGADOS AL TRAFICO DE MERCANCIAS	3.272	3,2	72,7
DOTACIÓN PROVISIÓN INSOLVENCIAS	2.593	2,6	75,3
ESTUDIOS Y CONSULTORÍAS	2.576	2,6	77,8
GASTOS DE VIAJE DEL PERSONAL	1.643	1,6	79,5
MANTENIMIENTO DE ORDENADORES Y EQUIPOS OFICINA	1.562	1,5	81,0
GASTOS JURÍDICO-CONTENCIOSOS	1.562	1,5	82,6
REPARACIÓN-CONSERVACIÓN MÁQUINAS, GRÚAS Y M. AUX.	1.449	1,4	84,0
ALQUILER CAMAS	1.439	1,4	85,4
ALQUILER MAQUINARIA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS	1.227	1,2	86,6
PRIMAS DE SEGUROS	1.136	1,1	87,8
COMUNICACIONES TELÉFONOS	999	1,0	88,8
MATERIAL DE OFICINA, IMPRESOS ALMACÉN	965	1,0	89,7
MANT. Y CONS. INSTAL. Y EQUIPOS VARIOS	916	0,9	90,6
TRABAJOS REALIZADOS POR TERCEROS	883	0,9	91,5
ALQUILER DE LÍNEAS TELEFÓNICAS	753	0,7	92,2
SERVICIOS BANCARIOS	602	0,6	92,8
OTROS TRANSPORTES Y FLETES	560	0,6	93,4
SUMINISTRO AGUA	527	0,5	93,9
CÁNONES CIRCULACIÓN Y USO	512	0,5	94,4
RESTO	5.621	5,6	100,0
<b>TOTAL SERVICIOS DEL EXTERIOR</b>	<b>100.839</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Se incluyen a continuación:

Cuenta de Resultados Renfe 2001 comparada con la del año anterior, expresada en pesetas.

Cuenta de Resultados Renfe 2001 comparada con la del año anterior, expresada en euros.

Cuentas de Resultados de acuerdo con la Directiva 2001/12/CE, expresadas en pesetas.

Cuentas de Resultados de acuerdo con la Directiva 2001/12/CE, expresadas en euros.



La mejora de la productividad sigue siendo un objetivo de la empresa y en el año 2001 se incrementan las ventas por empleado un 11,7%. Desde 1993 el incremento medio anual se sitúa en el 10,3%.

Si se analiza la productividad técnica utilizando la ratio unidades de tráfico (VKm + Tn Km.) por empleado, la mejora respecto al año 2000 ha sido del 5,2%. El incremento medio anual en los últimos nueve años se sitúa en el 7%.

En los cuadros que se presentan a continuación se refleja el nivel de actividad de Renfe con datos sobre transporte, producción, e índices relacionados, tanto globales como por U.N.'s Operadoras comparados con el año 2000. Por otra parte se incluyen los índices de calidad percibida y puntualidad.

Del análisis de los mismos se concluye que Renfe continua la senda de mejora iniciada en los últimos años, que ha supuesto incrementar la actividad con altos índices de calidad como principal atributo de sus productos.

Cuenta de Resultados de Renfe: Comparación del Resultado del Ejercicio 2001 con el año anterior. |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	VARIACION		2001	2000	VARIACION	
			ABS.	%			ABS.	%
<b>INGRESOS</b>								
Ingresos de Tráfico	211.124	197.958	13.166	6,7	1.268,881	1.189,752	79,129	6,7
Ingresos Comerciales	50.808	42.798	8.010	18,7	305,362	257,221	48,141	18,7
- Telecomunicaciones	13.453	8.451	5.002	59,2	80,854	50,792	30,063	59,2
- Beneficios venta inmovilizado	14.274	13.663	611	4,5	85,788	82,116	3,672	4,5
- Mantenimiento Integral de Trenes	1.288	2.254	-966	-42,9	7,742	13,548	-5,806	-42,9
- Gestión de Infraestructura	4.028	3.824	204	5,3	24,210	22,983	1,228	5,3
- Otros alquileres y cánones	11.428	9.462	1.966	20,8	68,684	56,868	11,816	20,8
- Otros ingresos	6.337	5.144	1.193	23,2	38,084	30,915	7,169	23,2
Convenios específicos con CC.AA.	3.710	3.404	306	9,0	22,298	20,458	1,839	9,0
<b>TOTAL INGRESOS DE CLIENTES</b>	<b>265.642</b>	<b>244.160</b>	<b>21.482</b>	<b>8,8</b>	<b>1.596,541</b>	<b>1.467,431</b>	<b>129,109</b>	<b>8,8</b>
Ingresos a distribuir	5.580	6.011	-431	-7,2	33,536	36,127	-2,590	-7,2
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	5.566	4.271	1.295	30,3	33,452	25,669	7,783	30,3
Aportaciones del Estado para:								
- Administración de la Infraestructura	119.641	120.598	-957	-0,8	719,057	724,809	-5,752	-0,8
- Cercanías	32.340	32.039	301	0,9	194,367	192,558	1,809	0,9
- Regionales	8.036	7.536	500	6,6	48,297	45,292	3,005	6,6
- Deuda del Estado y ajustes (Cl. 7.2 C-P)	34.811	30.177	4.634	15,4	209,218	181,367	27,851	15,4
Subvenciones devengadas Plan de RR.HH.	11.243	10.975	268	2,4	67,572	65,961	1,611	2,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>482.859</b>	<b>455.767</b>	<b>27.092</b>	<b>5,9</b>	<b>2.902,041</b>	<b>2.739,215</b>	<b>162,826</b>	<b>5,9</b>
<b>GASTOS</b>								
Personal	180.155	172.137	8.018	4,7	1.082,753	1.034,564	48,189	4,7
Plan de Recursos Humanos	11.243	10.975	268	2,4	67,572	65,961	1,611	2,4
Energía de tracción	25.139	23.923	1.216	5,1	151,088	143,780	7,308	5,1
Materiales y Servicios y energía UDT	120.789	110.441	10.348	9,4	725,957	663,764	62,193	9,4
Variación provisiones	183	212	-29	-13,7	1,100	1,274	-0,174	-13,7
Amortizaciones	81.651	80.960	691	0,9	490,732	486,579	4,153	0,9
Valores residuales	1.072	1.352	-280	-20,7	6,443	8,126	-1,683	-20,7
Gastos financieros circulante	3.235	2.746	489	17,8	19,443	16,504	2,939	17,8
<b>TOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>423.467</b>	<b>402.746</b>	<b>20.721</b>	<b>5,1</b>	<b>2.545,088</b>	<b>2.420,552</b>	<b>124,536</b>	<b>5,1</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>59.392</b>	<b>53.021</b>	<b>6.371</b>	<b>12,0</b>	<b>356,953</b>	<b>318,663</b>	<b>38,290</b>	<b>12,0</b>
Total intereses financieros (Deuda Estado y Estructurales)	67.028	67.211	-183	-0,3	402,846	403,946	-1,100	-0,3
Efecto prorrata de I.V.A.	10.206	9.731	475	4,9	61,339	58,484	2,855	4,9
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>500.701</b>	<b>479.688</b>	<b>21.013</b>	<b>4,4</b>	<b>3.009,273</b>	<b>2.882,983</b>	<b>126,290</b>	<b>4,4</b>
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-17.842</b>	<b>-23.921</b>	<b>6.079</b>	<b>25,4</b>	<b>-107,232</b>	<b>-143,768</b>	<b>36,536</b>	<b>25,4</b>
Resultados extraordinarios	-4.717	-5.052	335	6,6	-28,350	-30,363	2,013	6,6
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-22.559</b>	<b>-28.973</b>	<b>6.414</b>	<b>22,1</b>	<b>-135,582</b>	<b>-174,131</b>	<b>38,549</b>	<b>22,1</b>
<b>IMPUESTO DE SOCIEDADES</b>	<b>323</b>	<b>-</b>	<b>323</b>	<b>-</b>	<b>1,941</b>	<b>-</b>	<b>1,941</b>	<b>-</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-22.236</b>	<b>-28.973</b>	<b>6.737</b>	<b>23,3</b>	<b>-133,641</b>	<b>-174,131</b>	<b>40,490</b>	<b>23,3</b>
<b>Compensación de pérdidas</b>	<b>29.684</b>	<b>34.234</b>			<b>178,404</b>	<b>205,750</b>		
<b>RESULTADO DE GESTIÓN</b>	<b>7.448</b>	<b>5.261</b>			<b>44,764</b>	<b>31,619</b>		



Resultados antes de Aportaciones del Estado y Compensación de Pérdidas Estructura Directiva 2001/12/CE.  
Resultados: Comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE PESETAS				MILLONES DE PESETAS			
	GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA				SERVICIOS DE TRANSPORTE Y OTRAS ACTIVIDADES				PLAN DE RECURSOS HUMANOS, DEUDA ESTADO Y AJUSTE DE INTERESES, EFECTO IVA Y OTROS			
			VARIACION				VARIACION				VARIACION	
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>												
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	211.124	197.958	13.166	6,7	-	-	-	-
Ingresos varios	4.028	3.824	204	5,3	42.722	35.614	7.108	20,0	-	-	-	-
Convenios Especificos con Comunidades Autónomas	560	494	66	13,4	3.150	2.910	240	8,2	-	-	-	-
Trabajos para Inmov. y Almacenes	2.139	1.816	323	17,8	2.937	1.942	995	51,2	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	5.021	5.460	-439	-8,0	550	541	9	1,7	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>11.748</b>	<b>11.594</b>	<b>154</b>	<b>1,3</b>	<b>260.483</b>	<b>238.965</b>	<b>21.518</b>	<b>9,0</b>	-	-	-	-
Ingresos por Transferencias	3.143	3.135	9	0,3	57.779	62.756	-4.977	-7,9	-	-	-	-
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>14.891</b>	<b>14.729</b>	<b>163</b>	<b>1,1</b>	<b>318.262</b>	<b>301.721</b>	<b>16.541</b>	<b>5,5</b>	-	-	-	-
<b>GASTOS</b>												
Personal	50.444	50.046	398	0,8	115.600	109.440	6.160	5,6	-	-	-	-
Indemnizaciones Plan de Recursos Humanos	-	-	-	-	-	-	-	-	11.243	10.975	268	2,4
Energía de tracción	-	-	-	-	1.625	1.303	322	24,7	-	-	-	-
Materiales y Energía U.D.T.	5.080	5.151	-71	-1,4	14.692	14.860	-168	-1,1	-	-	-	-
Servicios externos	17.422	16.320	1.102	6,8	65.772	59.311	6.461	10,9	-	-	-	-
Dotación de Provisiones para "R"	-	-	-	-	183	212	-29	-13,7	-	-	-	-
Amortizaciones	36.666	37.309	-643	-1,7	44.111	42.825	1.286	3,0	-	-	-	-
Retiros del Inmovilizado	480	666	-186	-27,9	591	685	-94	-13,7	-	-	-	-
Intereses del Capital Circulante	422	426	-4	-0,9	2.384	2.086	298	14,3	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>110.514</b>	<b>109.918</b>	<b>596</b>	<b>0,5</b>	<b>244.958</b>	<b>230.722</b>	<b>14.236</b>	<b>6,2</b>	-	-	-	-
Gastos por Transferencias	4.171	3.833	338	8,8	89.032	90.847	-1.815	-2,0	-	-	-	-
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>114.685</b>	<b>113.751</b>	<b>934</b>	<b>0,8</b>	<b>333.990</b>	<b>321.569</b>	<b>12.421</b>	<b>3,9</b>	-	-	-	-
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-99.794</b>	<b>-99.022</b>	<b>-772</b>	<b>-0,8</b>	<b>-15.728</b>	<b>-19.848</b>	<b>4.120</b>	<b>20,8</b>	<b>-11.243</b>	<b>-10.975</b>	<b>-268</b>	<b>-2,4</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	13,0%	12,9%	0,0%	-	95,3%	93,8%	1,5%	-	-	-	-	-
Intereses Estructurales	14.135	13.916	219	1,6	17.842	17.723	118	0,7	34.895	35.419	-524	-1,5
Gastos Comunes distribuidos	5.497	4.668	828	17,7	15.310	12.744	2.566	20,1	-	-	-	-
Efecto prorrateo de I.V.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-10.206	-9.731	-475	-4,9
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-119.426</b>	<b>-117.606</b>	<b>-1.819</b>	<b>-1,5</b>	<b>-48.880</b>	<b>-50.316</b>	<b>1.436</b>	<b>2,9</b>	<b>-56.344</b>	<b>-56.125</b>	<b>-219</b>	<b>-0,4</b>
Resultados extraordinarios	792	794	-2	-0,3	-4.772	-7.045	2.273	32,3	-	-	-	-
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-118.634</b>	<b>-116.812</b>	<b>-1.821</b>	<b>-1,6</b>	<b>-53.652</b>	<b>-57.361</b>	<b>3.709</b>	<b>6,5</b>	<b>-56.344</b>	<b>-56.125</b>	<b>-219</b>	<b>-0,4</b>
Impuesto de Sociedades	-	-	-	-	-	-	-	-	323	-	323	-
<b>RESULTADO</b>	<b>-118.634</b>	<b>-116.812</b>	<b>-1.821</b>	<b>-1,6</b>	<b>-53.652</b>	<b>-57.361</b>	<b>3.709</b>	<b>6,5</b>	<b>-56.021</b>	<b>-56.125</b>	<b>104</b>	<b>0,2</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	11,2%	11,2%	0,0%	-	85,6%	84,0%	1,5%	-	-	-	-	-



Resultados antes de Aportaciones del Estado y Compensación de Pérdidas Estructura Directiva 2001/12/CE.  
Resultados: Comparación con año anterior |

CIERRE AÑO 2001	MILLONES DE EUROS GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA				MILLONES DE EUROS SERVICIOS DE TRANSPORTE Y OTRAS ACTIVIDADES				MILLONES DE EUROS PLAN DE RECURSOS HUMANOS, DEUDA ESTADO Y AJUSTE DE INTERESES, EFECTO IVA Y OTROS			
	VARIACION				VARIACION				VARIACION			
	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%	2001	2000	ABS.	%
<b>INGRESOS</b>												
Ingresos de tráfico	-	-	-	-	1.268,881	1.189,752	79,129	6,7	-	-	-	-
Ingresos varios	24,210	22,983	1,228	5,3	256,766	214,043	42,723	20,0	-	-	-	-
Convenios Especificos con Comunidades Autónomas	3,366	2,969	0,397	13,4	18,932	17,489	1,442	8,2	-	-	-	-
Trabajos para Inmov. y Almacenes	12,854	10,915	1,940	17,8	17,650	11,673	5,977	51,2	-	-	-	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	30,177	32,815	-2,638	-8,0	3,306	3,251	0,054	1,7	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>70,607</b>	<b>69,681</b>	<b>0,926</b>	<b>1,3</b>	<b>1,565,534</b>	<b>1,436,209</b>	<b>129,326</b>	<b>9,0</b>	-	-	-	-
Ingresos por Transferencias	18,891	18,840	0,051	0,3	347,258	377,170	-29,912	-7,9	-	-	-	-
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>89,498</b>	<b>88,521</b>	<b>0,977</b>	<b>1,1</b>	<b>1,912,792</b>	<b>1,813,379</b>	<b>99,414</b>	<b>5,5</b>	-	-	-	-
<b>GASTOS</b>												
Personal	303,175	300,783	2,392	0,8	<b>694,770</b>	<b>657,748</b>	<b>37,022</b>	<b>5,6</b>	-	-	-	-
Indemnizaciones Plan de Recursos Humanos	-	-	-	-	-	-	-	-	67,572	65,961	1,611	2,4
Energía de tracción	-	-	-	-	9,766	7,831	1,935	24,7	-	-	-	-
Materiales y Energía U.D.T.	30,531	30,958	-0,427	-1,4	88,301	89,310	-1,010	-1,1	-	-	-	-
Servicios externos	104,708	98,085	6,623	6,8	395,298	356,466	38,831	10,9	-	-	-	-
Dotación de Provisiones para "R"	-	-	-	-	1,100	1,274	-0,174	-13,7	-	-	-	-
Amortizaciones	220,367	224,232	-3,865	-1,7	265,112	257,383	7,729	3,0	-	-	-	-
Retiros del Inmovilizado	2,885	4,003	-1,118	-27,9	3,552	4,117	-0,565	-13,7	-	-	-	-
Intereses del Capital Circulante	2,536	2,560	-0,024	-0,9	14,328	12,537	1,791	14,3	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>664,202</b>	<b>660,620</b>	<b>3,582</b>	<b>0,5</b>	<b>1,472,227</b>	<b>1,386,667</b>	<b>85,560</b>	<b>6,2</b>	-	-	-	-
Gastos por Transferencias	25,068	23,035	2,034	8,8	535,092	546,003	-10,910	-2,0	-	-	-	-
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>689,271</b>	<b>683,655</b>	<b>5,615</b>	<b>0,8</b>	<b>2,007,319</b>	<b>1,932,670</b>	<b>74,650</b>	<b>3,9</b>	-	-	-	-
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-599,773</b>	<b>-595,134</b>	<b>-4,638</b>	<b>-0,8</b>	<b>-94,527</b>	<b>-119,291</b>	<b>24,764</b>	<b>20,8</b>	<b>-67,572</b>	<b>-65,961</b>	<b>-1,611</b>	<b>-2,4</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	13,0%	12,9%	0,0%	-	95,3%	93,8%	1,5%	-	-	-	-	-
Intereses Estructurales	84,955	83,636	1,318	1,6	107,232	106,520	0,712	0,7	209,724	212,873	-3,149	-1,5
Gastos Comunes distribuidos	33,036	28,058	4,978	17,7	92,017	76,592	15,425	20,1	-	-	-	-
Efecto prorata de I.V.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-61,339	-58,484	-2,855	-4,9
<b>RESULTADO (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-717,763</b>	<b>-706,828</b>	<b>-10,935</b>	<b>-1,5</b>	<b>-293,775</b>	<b>-302,403</b>	<b>8,628</b>	<b>2,9</b>	<b>-338,635</b>	<b>-337,319</b>	<b>-1,316</b>	<b>-0,4</b>
Resultados extraordinarios	4,760	4,772	-0,012	-0,3	-28,680	-42,281	13,601	32,3	-	-	-	-
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-713,003</b>	<b>-702,056</b>	<b>-10,947</b>	<b>-1,6</b>	<b>-322,456</b>	<b>-344,684</b>	<b>22,229</b>	<b>6,5</b>	<b>-338,635</b>	<b>-337,319</b>	<b>-1,316</b>	<b>-0,4</b>
Impuesto de Sociedades	-	-	-	-	-	-	-	-	1,941	-	1,941	-
<b>RESULTADO</b>	<b>-713,003</b>	<b>-702,056</b>	<b>-10,947</b>	<b>-1,6</b>	<b>-322,456</b>	<b>-344,684</b>	<b>22,229</b>	<b>6,5</b>	<b>-336,694</b>	<b>-337,319</b>	<b>0,625</b>	<b>0,2</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	11,2%	11,2%	0,0%	-	85,6%	84,0%	1,5%	-	-	-	-	-



Actividad Nivel Renfe |

<b>TRANSPORTE</b>		<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>
Viajeros	(Miles)	466.831	438.873	6,4
Viajeros kilómetro (VK)	(Millones)	19.191	18.571	3,3
Plazas Kilómetro Ofertadas (PKO)	(Millones)	40.824	39.406	3,6
Toneladas	(Miles)	25.641	25.789	-0,6
Toneladas kilómetro (TK)	(Millones)	11.749	11.620	1,1

<b>PRODUCCIÓN</b>		<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>
Kilómetros tren	(Miles)	171.818	167.485	2,6
Horas de Conducción	(Miles)	3.010	3.555	-15,3
Toneladas kilómetro brutas (TKB) Totales	(Millones)	62.694	61.631	1,7
TKB Tracción Diesel	(Millones)	9.667	9.300	3,9
TKB Tracción Eléctrica	(Millones)	53.027	52.330	1,3
Minutos de maniobra	(Miles)	37.278	39.745	-6,2

<b>ÍNDICES</b>		<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>
(VK+TK) / TKB		0,494	0,490	0,7
% VK / PKO		47,01	47,13	-0,3
Minutos maniobra / Horas Conducción		12,4	11,2	10,8

Actividad de Transporte de los Operadores de Renfe en 2001. Comercial |

	<b>Viajeros (miles)</b>			<b>Viajeros kilómetro (millones)</b>		
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>
<b>OPERADORES DE VIAJEROS</b>						
Cercanías	420.988	393.888	6,9	7.556	7.114	6,2
Regionales	26.234	25.768	1,8	2.572	2.482	3,6
Alta Velocidad	6.008	5.615	7,0	2.077	1.942	6,9
Grandes Líneas	13.601	13.602	0,0	6.986	7.033	-0,7
<b>TOTAL viajeros</b>	<b>466.831</b>	<b>438.873</b>	<b>6,4</b>	<b>19.191</b>	<b>18.571</b>	<b>3,3</b>
<b>OPERADORES DE MERCANCÍAS</b>						
Cargas	18.102	18.191	-0,5	7.397	7.260	1,9
Transporte Combinado	7.539	7.598	-0,8	4.352	4.360	-0,2
<b>TOTAL mercancías</b>	<b>25.641</b>	<b>25.789</b>	<b>-0,6</b>	<b>11.749</b>	<b>11.620</b>	<b>1,1</b>
<b>TOTAL unidades de tráfico</b>				<b>30.940</b>	<b>30.191</b>	<b>2,5</b>

Actividad de Transporte de los Operadores de Renfe en 2001. Producción |

	<b>Kilómetros tren (miles)</b>			<b>Toneladas kilómetro brutas (millones)</b>		
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Variación (%)</b>
<b>OPERADORES</b>						
Cercanías	53.528	51.161	4,6	12.140	11.415	6,3
Regionales	31.938	31.237	2,2	4.882	4.864	0,4
Alta Velocidad	10.174	9.508	7,0	3.631	3.394	7,0
Grandes Líneas	37.264	36.571	1,9	11.000	11.124	-1,1
<b>TOTAL viajeros</b>	<b>132.905</b>	<b>128.477</b>	<b>3,4</b>	<b>31.653</b>	<b>30.797</b>	<b>2,8</b>
<b>OPERADORES DE MERCANCÍAS</b>						
Cargas	24.975	25.123	-0,6	20.386	20.304	0,4
Transporte Combinado	13.938	13.885	0,4	10.654	10.530	1,2
<b>TOTAL mercancías</b>	<b>38.913</b>	<b>39.008</b>	<b>-0,2</b>	<b>31.040</b>	<b>30.834</b>	<b>0,7</b>
<b>TOTAL Operadores</b>	<b>171.818</b>	<b>167.485</b>	<b>2,6</b>	<b>62.694</b>	<b>61.631</b>	<b>1,7</b>



## Indicadores de Productividad. Mejoras Económicas en el Periodo 1993/2001 |

	1993	2000	2001	INCREMENTO 2000/2001	INCREMENTO MEDIO ANUAL
Ventas por empleado (millones de pesetas)	3,68	7,24	8,08	11,7%	10,3%
% Ingresos Comerciales / Coste personal	88,2	141,8	147,5	4,0%	6,6%
Productividad (miles de UT <sup>(1)</sup> / empleado)	548	895	941	5,2%	7,0%

Notas:

(1) UT: Unidades de tráfico: viajeros kilómetro + toneladas kilómetro.

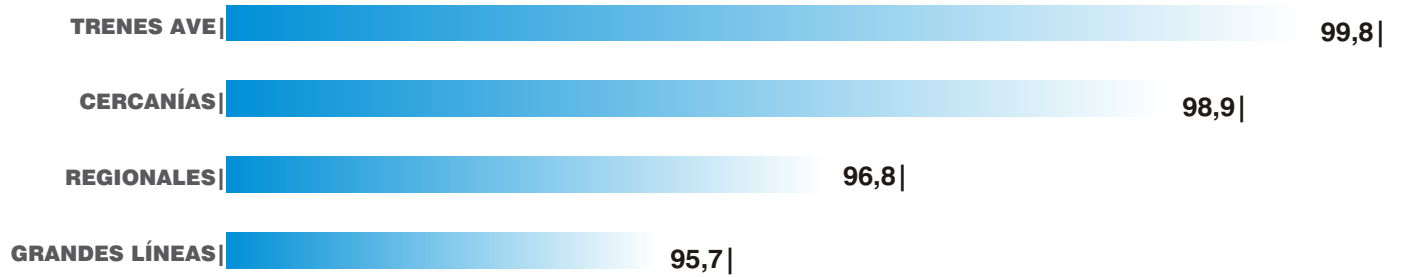


INDICADORES DE CALIDAD DE Renfe EN 2001 |

**Calidad percibida**



**Puntualidad**



### 6. 3. BALANCE DE SITUACIÓN

El balance de Renfe ha aumentado un 1,8% en relación al volumen de 2000 y alcanza el importe de 1,80 billones de pesetas (10.839 millones de euros).

La estructura de masas patrimoniales, en términos relativos, se desglosa en las siguientes cifras:

<b>Activo</b>	<b>Millones de pesetas</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Inmovilizado (10)	60,4	60,4
Cuenta Estado (12 + 131)	35,6	35,4
Circulante	4,0	4,2
	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<b>Pasivo</b>	<b>Millones de pesetas</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Fondos Propios (20)	23,7	24,0
Provisiones e Ingresos a distribuir (21 + 22)	5,7	5,6
Endeudamiento Financiero (230 + 231 + 232 + 250 + 251 + 252)	61,5	58,3
Otros pasivos a corto plazo	9,1	12,1
	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Los hechos más importantes ocurridos durante 2001 y que más han influido en las variaciones sufridas en las partidas de balance los podemos resumir en los siguientes:

- Incremento neto del inmovilizado en aproximadamente 20.000 millones de pesetas (120 millones de euros).
- La cuenta a cobrar del Estado aumenta en 13.734 millones de pesetas, (82,5 millones de euros) como consecuencia del pago de las diferencias de Cambio vencidas en 2001 y los pagos del E.R.E. por encima de los 5.000 millones de pesetas (30 millones de euros) consignados en el P.G.E.

Por el lado del pasivo las variaciones más importantes han sido las siguientes:

- Los fondos propios aumentan en 2.730 millones de pesetas (16,4 millones de euros), como consecuencia de la mejora en el superávit de gestión frente al ejercicio 2000.

- En el grupo de cuentas de exigible se observa un aumento del exigible a Largo Plazo de 118.000 millones de pesetas (709 millones de euros) y una disminución del Corto Plazo en 93.000 millones de pesetas (559 millones de euros), como consecuencia de la financiación de nuevas inversiones, renovación de préstamos y pago de la exteriorización de los compromisos de pensiones que, en el ejercicio anterior figuraban en Exigible a corto.

BALANCE DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001 COMPARADO CON EL 31-12-00 |  
(cifras en millones de pesetas)

<b>ACTIVO</b>	<b>31-12-01</b>	<b>31-12-00</b>	<b>PASIVO</b>	<b>31-12-01</b>	<b>31-12-00</b>
101 INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	888	845	200 CAPITAL	576.660	576.117
102 INMOVILIZADO MATERIAL BRUTO	2.134.477	2.080.913	201 RESERVAS	631	631
103 AMORTIZACIÓN ACUM. INM. MATE.	-1.209.354	-1.139.948	203 RESULTADO DEL EJERCICIO	-22.236	-28.973
104 INMOVILIZADO EN CURSO	142.574	107.706	204 RESULTADOS PENDIENTES DE APLICACIÓN	-346.069	-314.679
105 INMOVILIZADO FINANCIERO	20.954	20.058	205 APORTACIONES COMPENSACIÓN PÉRDIDAS	385.738	358.898
<b>10 TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>1.089.539</b>	<b>1.069.574</b>	206 APORTACIONES COMP. PÉRDIDAS ANTER. A 1994	12.440	12.440
110 INTERESES NO DEVENGADOS	32	435	207 SANEAMIENTO ADAPT. PRINCIPIOS	-180.020	-180.020
111 OTROS GASTOS A DISTRIBUIR	3.211	3.725	<b>20 FONDOS PROPIOS</b>	<b>427.144</b>	<b>424.414</b>
<b>11 GASTOS A DISTR. EN VARIOS EJERC.</b>	<b>3.243</b>	<b>4.160</b>	210 FONDOS FEDER	78.108	77.416
121 SITUACIONES TRANSIT. FINANC.	490.094	490.094	211 OTROS INGRES. A DISTR. VAR. EJER.	16.546	14.010
122 SUBVENCIONES A LA EXPLOTACIÓN	24.453	24.453	<b>21 INGRESOS A DISTR. VARIOS EJERC.</b>	<b>94.654</b>	<b>91.426</b>
123 SUBV PLAN RECURSOS HUMANOS	33.980	27.737	220 PROV. GRANDES REPARACIONES	2.290	2.395
124 CUENTA DE TRANSPORTE	7.946	8.516	221 PROV. OBLIG. PERSON.	5.736	5.526
125 OTRAS CUENTAS A COBRAR	79.716	71.655	<b>22 PROVISIÓN RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>8.026</b>	<b>7.921</b>
<b>12 ESTADO Y ORGANISMOS OFICIALES</b>	<b>636.189</b>	<b>622.455</b>	230 OBLIGACIONES Y BONOS	92.000	100.000
<b>130 EXISTENCIAS</b>	<b>10.223</b>	<b>10.032</b>	231 PAGARÉS DE EMPRESA	780	4.556
1312 SUBVENCIÓN A LA EXPLOTACIÓN	0	0	232 DEUDAS ENTIDADES DE CRÉDITO	850.408	720.652
1313 SUBV. PLAN RECURSOS HUMANOS	5.000	5.000	234 PROVEEDORES INM. L/P	1.221	1.221
1314 OTRAS CUENTAS A COBRAR	106	28	235 OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	10.097	10.150
<b>131 ESTADO Y ORG. OFICIALES C/P</b>	<b>5.106</b>	<b>5.028</b>	<b>23 EXIGIBLE A LARGO PLAZO</b>	<b>954.506</b>	<b>836.579</b>
1320 CLIENTES Y DEUDORES	37.911	32.348	240 HACIENDA PÚBLICA	4.458	3.853
1322 REALIZABLE PDTE. LIQUIDAC.	3.661	7.719	242 SEGURIDAD SOCIAL	3.808	3.345
1323 PREVISIONES INGRESOS PTES.	8.993	5.424	<b>24 ESTADO Y ORG. OFICIALES</b>	<b>8.266</b>	<b>7.198</b>
1324 INTERESES DE OPERACIONES SWAP	5.498	11.048	250 OBLIGACIONES	8.000	0
<b>132 TOTAL DEUDORES A C/P</b>	<b>56.063</b>	<b>56.539</b>	251 PAGARÉS DE EMPRESA	73.001	64.515
<b>134 TESORERÍA</b>	<b>1.140</b>	<b>1.337</b>	252 DEUDAS ENTIDADES DE CRÉDITO	85.435	143.361
1350 INTERESES NO DEVENGADOS	1.053	1.025	254 INTERESES A PAGAR A C/P	25.339	25.643
1351 OTRAS CUENTAS TRANSITORIAS	922	914	255 INTERESES DE OPERACIONES SWAP	3.874	9.598
<b>135 AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>1.975</b>	<b>1.939</b>	256 PROVEEDORES	52.866	65.063
<b>13 ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>74.507</b>	<b>74.875</b>	257 COMP Y SERV. PENDIENTES	48.952	41.886
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.803.478</b>	<b>1.771.064</b>	258 PROV. OBLIGACIONES PERSONA A C/P	3.125	45.462
			259 OTRAS DEUDAS	8.842	6.788
			<b>25 EXIGIBLE A CORTO PLAZO</b>	<b>309.434</b>	<b>402.316</b>
			260 INGRESOS ANTICIPADOS	1.448	1.206
			261 CUENTAS TRANSITORIAS	0	4
			<b>26 AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>1.448</b>	<b>1.210</b>
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.803.478</b>	<b>1.771.064</b>



## 6.1 4. GESTIÓN FINANCIERA EN 2001. EVOLUCIÓN DEL ENDEUDAMIENTO Y SUS ORÍGENES

### Necesidad de financiación

Las necesidades de caja durante 2001 las podemos dividir por la naturaleza de las mismas:

- a) Necesidades propias de las operaciones, tanto de explotación como de inversiones, que han ascendido a 569.094 millones de pesetas (3.240 millones de euros). Estas necesidades se han cubierto mediante el cobro de las aportaciones realizadas por el Estado y demás ingresos comerciales, con un déficit de financiación de 49.847 millones de pesetas (299,6 millones de euros), debido a la exteriorización de los compromisos de Renfe con el personal jubilado.
- b) Necesidad de atender los vencimientos normales de la deuda, que ha supuesto un desembolso de 234.364 millones de pesetas (1.408,6 millones de euros).

Para cubrir los importes anteriores, Renfe apeló a los mercados monetarios, utilizando como instrumentos de financiación las pólizas de tesorería (3.548 millones de pesetas, 21,3 millones de euros) así como la emisión de 69.225 millones de pesetas (416 millones de euros) en pagarés de empresa, con vencimientos en períodos de entre 7 y 548 días y con un coste medio mensual que varió entre 4,68% y el 3,29%.

En cuanto al mercado de capitales a largo plazo, Renfe acudió a dicho mercado para obtener 211.643 millones de pesetas (1.272 millones de euros). En cumplimiento de la resolución de la CIFEX, dicho importe se dispuso en Euros. (En el cuadro adjunto se indican las operaciones cerradas).

Operaciones a largo plazo en 2001

Entidad	Millones de pesetas		
	DIVISA	IMPORTE	VENCIMIENTO
ACF-DEPFA	Euro	49.915,8	2011
ACF-DEPFA	Euro	66.554,4	2010
DEPFA-ICO	Euro	83.193,0	2011
BEI	Euro	11.979,8	2018
<b>TOTAL OPERACIONES L/P</b>		<b>211.643</b>	



Endeudamiento

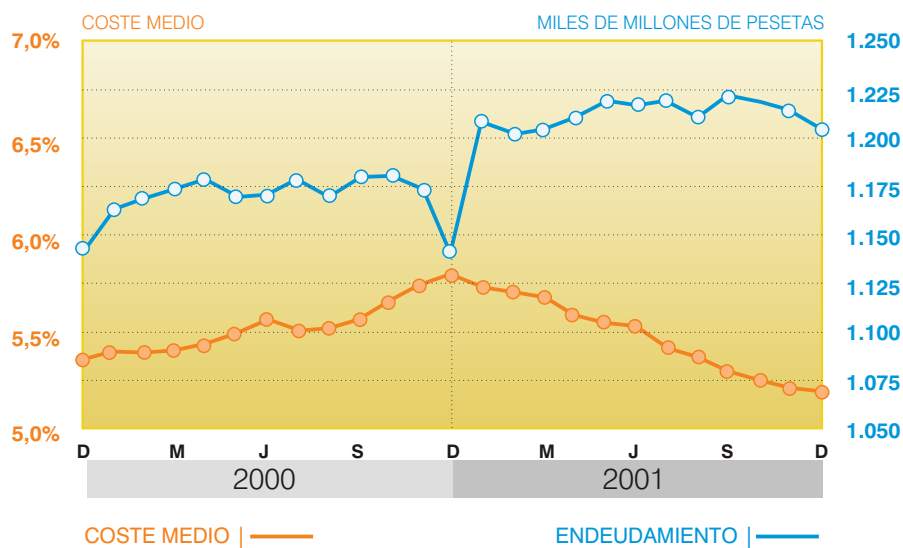
La estructura del endeudamiento financiero de Renfe es la siguiente:

	Miles de millones de pesetas				
	2001	%	2000	%	Diferencia
Deuda en divisas	239,1	19,9	274,6	24,1	-35,5
Deuda en euros					
· Obligaciones	100,0	8,3	100,0	8,8	--
· Préstamos a L/P	787,0	65,4	682,6	59,8	+104,4
· Pagarés a L/P	0,8	--	4,6	0,4	-3,8
· Pagarés a C/P	73,0	6,1	64,5	5,6	+8,5
· Pólizas de Crédito	3,5	0,3	14,7	1,3	-11,2
<b>Total a cambios de 31.12</b>	<b>1.203,4</b>	<b>100</b>	<b>1.141,0</b>	<b>100</b>	<b>+62,4</b>
Diferencia de cambio	-93,8		-107,9		+14,1
Intereses no dev. Pagarés	-1,1		-1,4		+0,3
<b>Endeudamiento corregido</b>	<b>1.108,5</b>		<b>1.031,7</b>		<b>+76,8</b>





### ENDEUDAMIENTO FINANCIERO TOTAL Y COSTE MEDIO |



Durante el año 2001 se ha producido un incremento del endeudamiento en 62.481 millones de pesetas (375,5 millones de euros) debido, esencialmente, a la exteriorización de los compromisos de pensiones (45.200 millones de pesetas, 271,7 millones de euros) y al pago de diferencias de cambio (13.435 millones de pesetas, 80,7 millones de euros).

## Costes financieros

Por lo que se refiere a los costes financieros, a continuación se presentan dichos costes comparados con los correspondientes a 2000.

	Millones de pesetas	
	2001	2000
Deuda a L/P	64.490	62.246
Pagarés de Empresa	4.482	4.195
Pólizas de Crédito	406	707
Otros gastos financieros	885	2.809
<b>TOTAL</b>	<b>70.263</b>	<b>69.957</b>

El aumento de costes financieros ha sido de 306 millones de pesetas (1,8 millones de euros) con un incremento del endeudamiento a 31-12-01 de 62.400 millones de pesetas (37,5 millones de euros).

## La Tesorería de Renfe

Con independencia de la función de financiación de las necesidades de Renfe comentada en los apartados anteriores, junto a los costes que lleva implícitos, se hace necesario explicitar el resto de las funciones de Tesorería: los cobros, pagos y las relaciones con bancos.

Es interesante mostrar las cifras de movimientos de Tesorería a lo largo del ejercicio, para poder deducir la importancia de dicha función para la compañía.

	Millones de pesetas	
	2001	2000
Ingresos en Bancos procedentes de estaciones	87.464	83.641
Recibos de cobro por ventas a crédito	84.255	80.708
Ventas con tarjetas de crédito externas	31.833	27.259
Pagos netos de nóminas	113.530	115.233
Pagos a proveedores	251.964	262.870
Pagos de impuestos y Seguridad Social	79.097	76.104





La función de Tesorería ha supuesto, durante 2001, los siguientes ingresos y gastos en millones de pesetas.

<b>Ingresos</b>	<b>Millones de pesetas</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Inversiones financieras temporales	13,5	4,8
Intereses cargados a clientes	445,5	503,6
Ingresos por negociación bancaria	93,1	110,7
<b>TOTAL</b>	<b>552,1</b>	<b>619,1</b>

<b>Gastos por Comisiones</b>	<b>Millones de pesetas</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Cobro tarjetas de crédito	573,3	499,3
Avales	13,3	18,0
Nóminas	4,1	7,5
Recibos	4,4	4,5
Transferencias	2,3	3,5
Recaudación estaciones	1,2	2,4
Otros	6,7	6,9
<b>TOTAL</b>	<b>605,3</b>	<b>542,1</b>

Evolución del endeudamiento y sus orígenes al 31-12-2001

Millones de pesetas

RESULTADO DEL EJERCICIO	22.236	
APORTACIÓN COMPENSACIÓN DE PERDIDAS	-29.684	
DIFERENCIAS LIQUIDACIÓN DEFINITIVA C.P. 1997	5.261	
AMORTIZACIONES	-81.651	
<b>FONDOS GENERADOS (RESULTADO+AMORTIZACIONES)</b>		<b>-83.838</b>
SUBVENCIONES DEL EJERCICIO DEVENGADAS	224.512	
SUBVENCIONES DEL EJERCICIO COBRADAS	-224.512	
<b>AUMENTO DEL ENDEUDAMIENTO POR SUBVENCIONES</b>		<b>0</b>
INVERSIÓN NETA EN EL INMOVILIZADO	101.556	
FONDOS FEDER COBRADOS	-5.625	
<b>AUMENTO ENDEUDAMIENTO PARA FINANCIAR INVERSIONES</b>		<b>95.931</b>
SUBVENCIONES COBRADAS	-5.000	
PAGOS OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	53.716	
<b>AUMENTO ENDEUD. POR EL PLAN DE RECURSOS HUMANOS</b>		<b>48.716</b>
SUBVENCIÓN DEVENGADA (DIFER. CAMBIO REALIZADAS)	13.435	
SUBVENCIÓN COBRADA	-5.261	
<b>AUMENTO ENDEUD. SUBV. DIFERENCIAS DE CAMBIO REALIZADAS</b>		<b>8.174</b>
<b>DISMINUCIÓN DEL ENDEUD. DIFERENCIAS DE CAMBIO NO REALIZADAS</b>		<b>-770</b>
<b>OTRAS VARIACIONES</b>		<b>-5.732</b>
<b>VARIACIÓN NETA DEL ENDEUDAMIENTO</b>		<b>62.481</b>





# 7

## Desarrollo del Capital Humano



## 7.1. GESTIÓN DEL PERSONAL

### 7.1.1. RECURSOS HUMANOS

El ejercicio correspondiente a 2001 ha estado marcado en el ámbito de los Recursos Humanos por una serie de acuerdos con la representación de los trabajadores, que permitieron la revisión del sistema retributivo de la estructura de apoyo y del mando intermedio y cuadro; los nuevos marcos reguladores de los interventores de Cercanías y Grandes Líneas; la superación del acuerdo de 1993 para la implantación del nuevo Reglamento General de Circulación, en cuanto a las limitaciones respecto del agente de acompañamiento, los agentes de maniobras y de infraestructura; una ampliación de los beneficios relacionados con los títulos de transportes; el establecimiento de modelos de compensación para gastos de viaje y algunos cambios en aspectos relacionados con la movilidad.

Todos estos conceptos, que afectan a la gestión de las personas, fueron fruto del acuerdo suscrito en julio sobre contenidos que estaban pendientes tras la aprobación del XIII Convenio Colectivo y favorecen la modernización de los procesos de trabajo de las Unidades de Negocio, propiciando la implicación de los recursos humanos en los objetivos, y un mayor nivel de integración en la gestión.

A lo largo del ejercicio las Unidades de Negocio implicadas por el acuerdo que permitía la implantación del agente único de conducción fueron incorporando progresivamente esta situación, de forma que a 31 de diciembre de 2001 suponía el 79 por ciento de la actividad de la UN de Grandes Líneas, y el 74 por ciento de la actividad tanto de las UN de Cargas como de Transporte Combinado.

El marco regulador del interventor en Cercanías, por su parte, estableció las normas sobre jornadas, funciones y sistema retributivo para este colectivo, con una implantación de los acuerdos de forma gradual, y en la medida que lo permitieran las condiciones técnicas y de explotación.





De esta forma, la implantación progresiva de los Equipos de Atención al Cliente en los núcleos de Cercanías, y la supresión de la obligatoriedad de que la función de intervención se desempeñe exclusivamente en el tren, permitieron que los trabajadores de este colectivo puedan realizar tareas comerciales, por medio de una mayor proximidad al cliente, mayor capacidad para la resolución de problemas y para facilitar información a los viajeros.

Igualmente, y durante el mes de abril se suscribió un acuerdo marco para la homogeneización de los sistemas de primas en la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de Trenes, en la comisión mixta que a tal efecto se había constituido también en el seno del XIII Convenio. Este nuevo sistema tomó en consideración los conceptos tradicionales de producción y productividad, valorando también la calidad de las intervenciones realizadas sobre los vehículos, incluyendo aspectos como la fiabilidad, disponibilidad o confort, y se incentivó el logro de objetivos.

A lo largo del ejercicio de 2001 las Unidades de Negocio de Cargas y Transporte Combinado asumieron la función de asistencia técnica de vagones, que implicó a 450 visitadores que hasta entonces dependían de la UN de Mantenimiento Integral de Trenes. De esta forma las dos unidades operadoras de mercancías asumieron las funciones que desembocan en la puesta en marcha del tren.

La empresa siguió a lo largo del ejercicio con su objetivo de adecuación de sus recursos humanos, para lo cual desde 1992 se han desarrollado distintos Expedientes de Regulación de Empleo (ERE), homologados por el Ministerio de Trabajo, que han posibilitado causar baja en Renfe por prejubilación o baja incentivada. La plantilla de Renfe pasó a ser de 33.336 trabajadores el 31 de diciembre de 2000, a 32.584 trabajadores el 31 de diciembre de 2001. Durante el año, 820 trabajadores se acogieron a los planes de prejubilaciones y bajas incentivadas, en cualquiera de sus modalidades.

Por otra parte, el 27 de diciembre la dirección y las organizaciones sindicales CC.OO., UGT y Semaf firmaron el acuerdo sobre un nuevo Expediente de Regulación de Empleo, paso previo necesario para su homologación por la Dirección General de Trabajo. Este ERE estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2002, y durante ese período la empresa contratará un trabajador indefinido y a tiempo completo por cada cuatro trabajadores que se acojan al Plan.

Finalmente, desde el mes de octubre, los trabajadores de la empresa recibieron el justificante de la nómina en Euros, ante la inminente entrada en vigor de la moneda única que se iba a producir en enero de 2002. De esta forma, los trabajadores comenzaron a familiarizarse con el valor de la nueva moneda. La adaptación completa supuso la modificación de unos dos mil programas informáticos de los tres mil que se manejan habitualmente.

## 7. 1. 2. PERSONAL DIRECTIVO Y TÉCNICO

Durante el año 2001, se ha procedido a sacar a concurso un importante número de puestos Técnicos, haciendo extensiva la convocatoria al colectivo de Mandos Intermedios y Cuadros, lo que ha supuesto el pase a Estructura de Apoyo de numerosas personas de este colectivo, abriéndose así unas expectativas de promoción importantes para dicho colectivo, las cuales, no obstante, deben compatibilizarse con la disminución del personal de estructura consecuencia de los Expedientes de Regulación de Empleo, siempre manteniendo un equilibrio entre la estructura organizativa y las necesidades de la Empresa.

En este año, se aprobó un nuevo Expediente de Regulación de Empleo, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2002. El total de bajas del personal de estructura producidas desde marzo hasta diciembre de 2001 ha sido de 52 personas (47 prejubilaciones y 5 bajas incentivadas). Cada vacante producida, como consecuencia de la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo, ha sido motivo de reflexión, acordándose en numerosas ocasiones una reconfiguración del área afectada y la amortización de algún puesto de estructura.

La evolución del personal de estructura en Renfe en el año 2001, ha supuesto un ligero descenso de este colectivo, que a diciembre de 2000 se situaba en 2.298 personas y a diciembre de 2001 en 2.265.

Como consecuencia de la convocatoria de Oferta Pública de Empleo del año 2000 (29 de diciembre de 2000), en el mes de septiembre de 2001 se incorporaron 12 Ingenieros Superiores a la Estructura de Apoyo de la Empresa, y con fecha 28-06-2001 se publicó otra convocatoria de Oferta Pública de Empleo, por la cual 20 Ingenieros Superiores ingresaron, igualmente en la Estructura de Apoyo, el 1 de enero de 2002. Los nuevos ingenieros han sido atendidos con un Plan de Acogida de carácter institucional, así como con un Plan Básico de Formación Ferroviaria. Con la reanudación de este tipo de ingresos de jóvenes profesionales, la empresa ha previsto su continuación en el futuro, como hecho estratégico para el rejuvenecimiento de la plantilla y la transmisión de conocimientos.

El Comité de Dirección, con fecha 23 de julio de 2001, aprobó un documento para la Reforma de la Gestión Directiva, en el que se contempla la necesaria vinculación que deben tener las propuestas de cambios organizativos y retributivos de las unidades funcionales con los Presupuestos de los Programas Operativos y los proyectos estratégicos de cada negocio. Además, el documento aprobado recoge, entre otros aspectos de gestión directiva a desarrollar en un futuro, materias tales como: Desarrollo Profesional basado en necesidades técnicas y de gestión y Política Retributiva con marcos reguladores diferenciados por colectivos de gestión y dirección.

Asímismo, se está desarrollando una colaboración institucional en la organización del **4º Congreso Mundial de Alta Velocidad Eurailspeed 2002**, que se celebrará en Madrid, del 23 al 25 de octubre de 2002. Consistirá en un Salón Profesional, Sesiones Técnicas Ferroviarias, Mesas Redondas y una Exposición

de trenes en la Estación de Chamartín. La Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) designó como responsables del Equipo Gestor del Congreso a la Dirección de Alta Velocidad de ese organismo y a la Dirección Corporativa de Objetivos de Renfe.

En el seno del Comité de Gestión de Calidad Corporativa y, colaborando en la implantación del modelo EFQM, en los últimos años se han venido proponiendo, entre otros, programas de mejora de los negocios basados en el factor de liderazgo, procesos y resultados, análisis de la cultura y valores empresariales, y gestión del conocimiento.

Asimismo, se ha colaborado con empresas filiales y/o participadas, llevando a cabo acciones relacionadas con procesos de selección de directivos y actividades encaminadas a la planificación de Master Ferroviarios y otras colaboraciones externas.

## 7.2. DIRECCIÓN POR OBJETIVOS

En 2001, como en años anteriores, el Sistema de Dirección por Objetivos y Acciones Estratégicas ha sido el instrumento que ha permitido a los Directores Gerentes de las Unidades de Negocio trasladar las estrategias de sus negocios a objetivos y acciones individuales, alineando a sus organizaciones con el cumplimiento de las metas estratégicas, lo que ha contribuido a que la empresa haya superado globalmente los objetivos económicos previstos para el ejercicio.

En el primer trimestre del ejercicio se establecieron los Objetivos y Acciones Estratégicas de Empresa, Unidades de Negocio y Órganos Corporativos, contemplando tanto aspectos financieros como indicadores del cumplimiento de la proposición de valor al cliente específica de cada negocio, así como de la gestión de los procesos clave coherentes con la misma, y el desarrollo e implantación de sistemas, competencias y tecnologías, como base para el cumplimiento de los demás objetivos.

En la línea de apoyo a los Directores Gerentes en la gestión estratégica de sus negocios, se dirigieron proyectos de diseño y construcción de mapas estratégicos, como instrumento fundamental para la identificación de los objetivos claves del negocio y la comunicación e implantación de su estrategia (Circulación, AVE y Regionales).

En septiembre se realizó el seguimiento de las Acciones Estratégicas de los negocios, con una doble finalidad: analizar el grado de avance y, en su caso, tomar medidas correctoras, y constituirse en una referencia para el establecimiento de las prioridades estratégicas de los negocios en el Presupuesto Programa Operativo 2002.

En 2001, la aplicación informática para la Gestión de Objetivos (GO) se confirmó como un instrumento valioso para gestionar la información de los objetivos individuales. En este ejercicio, GO se ha utilizado para gestionar los objetivos del 100% del personal de estructura (2.150 personas) y casi el 90% de los Mandos Intermedios (3.138 personas, un 50% más que el año anterior).

De acuerdo con este alto nivel de utilización y en previsión de posibles escenarios del modelo ferroviario, se ha realizado un estudio conjunto con la UN Servicios Informáticos, que ha permitido comprobar la viabilidad de GO para gestionar de forma separada los objetivos de unidades organizativas independientes, funcionando con arquitectura y servidores distintos.



### 3. FORMACIÓN

El Plan de Formación de 2001 se desarrolló con el objetivo de favorecer el cumplimiento de los objetivos de los planes estratégicos de los negocios y de la Empresa. Dicho plan anual establecía los objetivos formativos que derivaban de la detección de necesidades de formación para mejorar el desempeño habitual en el puesto.

Se realizaron un total de 6.931 cursos con 870.004 horas de formación, participando en acciones formativas 51.533 asistentes.

La media de horas de formación por trabajador fue de 26,5 al año, y la valoración que los participantes realizaron sobre la formación recibida en el año fue de 5,8 sobre 7.

El impulso de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones han permitido el desarrollo del Centro de Formación Virtual, que está potenciando el acceso a la formación a muchos trabajadores que por los requisitos de su puesto de trabajo o por su ubicación territorial tenían menos posibilidades de formación.

El total de la formación desarrollada se estructuró en diversas materias como Idiomas, Informática, Salud y Prevención, Gestión de Calidad, Herramientas de Gestión, Venta y Comercialización, Atención al Cliente.

Como materias específicas ferroviarias hay que señalar la formación en Conducción, Seguridad en la Circulación y el Mantenimiento de Trenes e Instalaciones Eléctricas y de Seguridad.

Es destacable el esfuerzo formativo dedicado a la Seguridad en la Circulación y a la mejora del desempeño de la Conducción, ya que durante el año se han llevado a cabo un total de 319.052 horas para 18.167 participantes, continuando con el objetivo de una formación continua de todos los trabajadores que influyen más directamente sobre la seguridad y fiabilidad del transporte.

## 7.4. COMUNICACIÓN INTERNA

A lo largo del ejercicio las Unidades de Negocio siguieron celebrando sus jornadas de Comunicación Interna, en muchos casos con el apoyo del área corporativa, con el objetivo de trasladar a los trabajadores la situación y estrategias de los negocios.

De igual forma, se realizó la cuarta Encuesta de Percepción de Renfe entre sus empleados. Esta encuesta se hizo con criterios comparables con las realizadas en los años 1994, 1996 y 1999, lo que permitió ver la evolución en la tendencia de las opiniones de los trabajadores. Efectuada entre 2.009 trabajadores de las distintas Unidades de Negocio y Órganos Corporativos de la empresa, seleccionados de forma aleatoria, y por el método de la entrevista telefónica a través de un cuestionario con una duración de 20 minutos, los resultados de esta encuesta, que se hicieron públicos en mayo de 2001 a través de distintos canales internos permitieron obtener las siguientes conclusiones:

Los canales de la empresa son la fuente a través de la cual los trabajadores reciben mayor información y la segunda más creíble tras el jefe inmediato. El 95 por ciento de los empleados señalaron las fuentes de información interna como el medio a través del cual reciben mayor cantidad de información sobre Renfe.

La percepción de la imagen que proyecta Renfe se mantiene en unos niveles elevados, así como la visión que tienen sus empleados sobre la marcha de la empresa. El 89 por ciento de los entrevistados consideraron que Renfe tiene una imagen buena o muy buena en el exterior.

Ante un nuevo escenario, caracterizado por la competencia con otros operadores de transporte privado, existe una amplia percepción de que Renfe será una empresa líder y competitiva (62 por ciento de los entrevistados), aunque existe una cierta preocupación ante ese futuro (el 24 por ciento valoró el futuro de la empresa como muy esperanzador).

Los empleados perciben que se están produciendo una serie de cambios en la empresa, que, en unos casos, están relacionados con la tecnología y la calidad y, en otros, con la organización y el ajuste de la plantilla.



# 8

## Sistemas de Dirección Corporativa y Procesos de Gestión



## 8.1. DESARROLLO, PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN

A finales del ejercicio 2001 se elaboró el Presupuesto-Programa Operativo para 2002, en el marco de los PAP y PGE, de acuerdo con la nueva normativa incluida en la LGP considerada en la Ley 14/2000, de diciembre de 2000, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Como actividad preferente figura la profundización en el modelo de empresa multinegocio mediante la adaptación de los sistemas de información de gestión y los procesos y metodologías de análisis individualizado por Unidades de Negocio y de comparación de indicadores clave entre ellas.

En cuanto a los sistemas de gestión de esta área, hay que destacar el desarrollo y puesta en marcha de nuevos módulos dentro del proyecto Atenea, Sistema Integrado de Planificación Estratégica de Renfe. Durante el año 2001, se puso en marcha el módulo correspondiente al Presupuesto de Inversiones. En este mismo proyecto, y en lo referente al módulo de Presupuesto-Programa Operativo, se introdujeron algunas de las mejoras que propusieron los usuarios. Todo esto ha permitido realizar el Presupuesto-Programa Operativo 2002, tanto de explotación como de inversiones, en el Sistema Integrado Atenea.

A partir de enero del ejercicio 2002 ha entrado en funcionamiento el módulo Atenea Cuenta de Resultados. Este nuevo módulo (denominado Atenea-CRU), basado también en la tecnología de Internet, sirve para la elaboración y discusión de las Cuentas de Resultados mensuales de cada Unidad de Negocio u Órgano Corporativo y, por tanto, de Renfe. Con el se facilita el intercambio de información, la negociación de las prestaciones entre negocios, y se garantiza la integridad de la información mediante el acceso a una única fuente de datos.

Dentro de los nuevos negocios a desarrollar según el Contrato-Programa, destaca la maduración del negocio de Telecomunicaciones Comerciales que, siguiendo con la colaboración de otras Unidades de Negocio, ha conseguido mantener y







ampliar su presencia en el mercado. El impulso de este área de negocio, una vez lograda la consolidación económica y de servicios, requiere dotarse de órganos especializados de gestión para mantener un adecuado posicionamiento estratégico. Este desarrollo organizativo permitirá garantizar la continuidad de los resultados positivos, en un mercado que atraviesa dificultades coyunturales

El camino para la incorporación al euro de los datos económicos que se integran en la información de gestión ha quedado allanado con la generación, durante todo el ejercicio, de las Cuentas de Resultados de las Unidades de Negocio expresadas en euros, que han sido distribuidas simultáneamente con los documentos que recogen la información habitual expresada en pesetas.

En cuanto a la puesta a disposición de información relevante, a las tareas habituales de seguimiento mensual de los indicadores fundamentales y generación y distribución de información estadística para organismos internacionales, ministerios, entidades locales y empresas consultoras se han unido este año las orientadas a ofrecer a todas las personas con acceso a la Intranet corporativa algunos de los elementos más representativos de la información de gestión de Renfe.

Durante el año 2001 se ha promovido y patrocinado la labor formativa en el campo de Control de Gestión y se ha complementado la realizada en años anteriores. Para ello, se han realizado una serie de cursos, impartidos en los meses de mayo y junio, a los que han asistido casi 100 personas, cuya actividad se desarrolla en diferentes campos de la empresa, distintos del de Control de Gestión, encuadradas en las Unidades de Negocio y algunos Órganos Corporativos.

Desde el ámbito corporativo se han impulsado proyectos internacionales de “benchmarking”, junto con las empresas ferroviarias alemana (DB) e italiana (FS) que, con medios muy limitados, ha permitido conocer las mejoras prácticas de los

ferrocarriles en aspectos claves de diferentes áreas de negocio (mantenimiento de trenes, canales de venta y servicios de telecomunicaciones) en beneficio mutuo de las empresas participantes, estableciendo una nueva metodología de trabajo con una enorme potencialidad.

Con sentido de futuro, se ha desarrollado una primera conceptualización de avanzados instrumentos de gestión, tales como C.R.M. (gestión de las relaciones con los clientes), Gestión del Conocimiento y B.S.C. (cuadros de control multifaceta), acotando unos criterios básicos para su implantación, que debe ser abordada con rigor técnico y retorno económico. De una parte, la perspectiva de futuro que para las relaciones con los clientes (tanto domésticos como industriales) pudiera suponer los sistemas C.R.M., con mejoras económicas derivadas de la personalización y fidelización. Por otra parte, la Gestión del Conocimiento, con el caudal de valor del capital intelectual de la empresa, puede dar una importante ventaja competitiva. Finalmente, los cuadros de mando integrados (B.S.C.) ayudarán a profundizar y extender útiles de gestión a diferentes niveles, dotando de rigor las decisiones de los gestores en todos los ámbitos.

Por último, a finales de 2001 se puso en marcha el proceso para la elaboración de Plan Estratégico 2002-2006, siguiendo las directrices del sistema integrado de planificación estratégica de Renfe, que será construido utilizando la nueva aplicación informática Atenea Plan Estratégico.

El futuro Plan parte de la determinación de un nuevo marco estratégico, abierto a la liberalización de actividades y que, al mismo tiempo, facilite las transformaciones institucionales del sector. En este proceso de cambio, Renfe debe favorecer la adaptabilidad y profundizar en la especialización por mercados, para conseguir sus objetivos de mejora económica y calidad de servicios.

En este sentido, en el Plan 2002-2006 se plantean ambiciosos retos, como la potenciación de la dimensión empresarial, la ejecución de nuevos proyectos estructurantes y la oportunidad de inversiones financieras con alianzas y desarrollos societarios, además de generalizar la utilización de avanzadas herramientas de gestión.





## 8.2. ASESORÍA JURÍDICA

Durante 2001 se ha continuado trabajando para lograr el ajuste a Derecho de las decisiones de dirección y gestión de la empresa, así como en la defensa jurídica de sus intereses en cualquier litigio que se origine por actuaciones de la empresa o foráneas que le afecten.

En las tareas de asistencia instrumental y de apoyo al funcionamiento de la empresa, para coordinar y establecer una doctrina general para todo lo que constituye y conforma el grupo Renfe, destaca la labor de asesoramiento realizada en dos frentes: 'mantenimiento preventivo', procurando que las decisiones a adoptar sean ajustadas a Derecho (área consultiva); y 'mantenimiento correctivo', procurando que las peticiones de Renfe sean estimadas (área contenciosa) y oponiendo la mayor dificultad a las partes que judicialmente procedan contra Renfe para que puedan prosperar sus pretensiones. En este sentido, en 2001, la intervención en pleitos superiores a 300.000 euros totalizó 38,5 millones de euros.

Se ha desarrollado de forma sistemática la preparación de la remisión de documentación a los miembros del Comité de Dirección y del Consejo de Administración así como la actividad de asesorar jurídicamente al Consejo de Administración sobre el ajuste a la legalidad de las decisiones que adopte.

Se mantiene contacto con las empresas del sector, a efectos de unificación de actuaciones en materias comunes. Tales contactos abarcan a las administraciones o seudoadministraciones públicas intervinientes en el mercado, a las empresas privadas del sector y a aquellas empresas, que en otros sectores asumen responsabilidades de entidades públicas empresariales. Esta actividad, en algunos casos, ha desembocado en la asociación de Renfe con otras entidades, bien mediante sociedades anónimas, que funcionan de acuerdo con el Derecho Mercantil; a través de la participación en sociedades de carácter patrimonial, que permiten el desarrollo de suelos de titularidad de Renfe; o de otras figuras, relacionadas con la propia prestación de servicios específicos.

A lo largo del ejercicio, se ha continuado la relación con entidades que, dentro de España, desarrollan la actividad ferroviaria (FEVE, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Euskotren), así como con las asesorías jurídicas de otras sociedades o entidades públicas, como GIF, Aena o Puertos del Estado, participando conjuntamente en foros abiertos sobre problemas que afectan a la entidad por su carácter público empresarial.

Un año más se ha mantenido la participación en el Grupo Legal de asesores jurídicos de UIC, manteniendo un fluido contacto con los departamentos legales de las entidades que integran esa organización (SNCF, DF, FS).

Respecto al Derecho Comunitario, la participación ha venido dirigida o encauzada vía Ministerio de Fomento para toma de conocimiento y opinión de Renfe de las nuevas Directivas, así como la participación en anteproyectos o proyectos de ley, o en disposiciones administrativas en general, de las que el Ministerio de Fomento tiene conocimiento y considera que pueden afectar a Renfe.

En 2001, dentro de la tarea de contribuir a la entrega del material contratado en condiciones óptimas para su explotación comercial, destaca la participación muy activa (presidencia de la mesa de contratación) en todos los procesos de la contratación del nuevo material para circular hasta 350 km/h, como una tarea más de las actividades derivadas de adjudicaciones de contratos a empresas fabricantes o constructoras de material.

Se ha producido también la participación en el Proyecto Urbanístico de Chamartín, que es un proyecto complejo que afecta a muchas disciplinas del ordenamiento jurídico a las que se procura dar respuesta de forma que los documentos que se suscriban no planteen problemas fiscales, urbanísticos, de Derecho Administrativo o de Derecho Civil.



Ha continuado desarrollándose, durante 2001, la función de compartir con los accionistas privados de las empresas participadas por Renfe las líneas jurídicas de gestión, así como la de ostentar la reserva frente a decisiones que vayan en contra de los intereses públicos de Renfe.

Por lo que respecta a los asuntos correspondientes a la jurisdicción civil, la mayoría relacionados con arrendamientos de locales en estaciones e interdictos, el procedimiento administrativo está adquiriendo relevancia creciente, puesto que, por una mayor conciencia en la sociedad sobre el carácter público de Renfe, surgen contencioso-administrativos derivados de supuestos de responsabilidad por accidentes o daños en general. En 2001, se abrieron 2.496 expedientes.

Finalmente, se ha mantenido la actividad de resolución de consultas, realizadas muchas de ellas verbalmente, en las que se adopta un criterio inmediato, otras son por escrito y el resto no son tipificables, pues se generan durante los debates del Consejo de Administración o del Comité de Dirección. En 2001, se recibieron unas 2.000 consultas por escrito.

### 8.3. FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN

A lo largo de 2001 dos han sido los procesos que han ocupado los recursos de la empresa; de un lado la introducción física en este ámbito del Euro y de otro y, como consecuencia del anterior, el desarrollo e implantación de una nueva aplicación de facturación y cobro a los clientes.

Por lo que se refiere a la introducción del euro, podemos decir que, las aplicaciones informáticas quedaron adaptadas a partir de septiembre de 2001, si bien en este período y hasta el 1 de enero de 2002, se duplicaron los sistemas a efectos de Cobros, Contabilidad Financiera y Presupuestos. A partir de dicha fecha, todos los sistemas trabajan en euros.

Con independencia de la adaptación de las aplicaciones informáticas, a lo largo de 2001 fue necesario la contratación con las entidades bancarias y las compañías de seguridad del proceso de distribución de euros a partir de los últimos días de diciembre y la posterior desmonetización de las pesetas, proceso culminado en el mes de febrero de 2002.

Por lo que se refiere al nuevo sistema de facturación su desarrollo vino impuesto por la implantación del euro y por la obsolescencia del sistema vigente con una antigüedad de más de 15 años y con una rigidez excesiva para su adaptación a nuevas formas organizativas y a los nuevos instrumentos de gestión de los cobros.

La nueva aplicación informática permite un tratamiento de facturas y cobros en ámbitos de actuación multidivisa y multiempresa con un sistema muy ágil para la gestión y control de los cobros.

## 8.4. GESTIÓN DE COMPRAS

El año 2001 ha supuesto la culminación de los procesos iniciados en 1999 para la adquisición del nuevo material ferroviario de Renfe, que se ha concretado en la licitación y resolución de los concursos para la adquisición de trenes de Alta Velocidad para la futura línea Madrid-Barcelona; los trenes de Alta Velocidad para servicios regionales y los autopropulsados eléctricos con sistema de cambio de ancho. Esta cuestión requirió de la plena dedicación de un grupo de profesionales que, entre otras tareas, analizaron el gran volumen de información que permitió configurar, en colaboración con otras áreas de la empresa implicadas, unas propuestas de adjudicación que fueron validadas por el Consejo de Administración de Renfe.

En cuanto a otras actividades de contratación, resalta la gestión, durante el ejercicio 2001, de 160 expedientes, fundamentalmente de servicios, que globalmente suponen la adjudicación de contratos por un importe situado en el entorno de los 282 millones de Euros. Por su importancia estratégica destacan los siguientes:



Contratación de pólizas de seguros de vida y accidentes para el colectivo de empleados de Renfe.

Suministro de energía eléctrica en 293 puntos.

Ampliación del contrato de exteriorizaciones de compromisos por pensiones causadas correspondientes al nuevo ERE.

Estudios de seguimiento de la calidad percibida e imagen de Renfe y de investigación social y de mercado.

Suministro de gasóleo "B" de tracción y mantenimiento de las instalaciones de almacenamiento.

Realización de análisis clínicos para los Servicios Médicos de Renfe.

Suministro de gasóleo "C" de calefacción en todo el ámbito de Renfe.



Se ha efectuado el control de recepción cualitativa de materiales sobre 8.932 partidas para Renfe y 438 para otras empresas ferroviarias (ONC.F, ÖBB y DB).

En la línea de fomentar la transparencia y la información al mercado, se ha incluido en la Página Web de Renfe un apartado para proveedores, en el cual se pueden conocer diferentes aspectos de la contratación. También se incluye en la página Web información sobre los contratos adjudicados.

Se ha reforzado la participación internacional de la Política de Compras de Renfe en el mercado de la UE, pues, a la presencia en la Conferencia Permanente de Directores de Compras de los Ferrocarriles Europeos (SKB), se ha añadido la asistencia al foro de presentación de "e-procurement" de la DB AG, y la participación como miembro del grupo de trabajo sobre comercio electrónico de SKB.

El volumen de compras gestionado en el sistema GECO ha sido de 2.005 millones de Euros, recogidos en 5.280 expedientes. También en el sistema de Carta-Pedido, se han tratado 8.348 expedientes, por un importe de 62 millones de Euros.

Respecto a la Contratación, efectuada a tenor de lo dispuesto en la Ley 48/98 y la integración de la política de Compras en el mercado europeo, se han remitido al DOCE un total de 140 anuncios, de los que 83 se referían a Convocatorias de Licitación.

El Plan Estratégico 2001-2005, incluye Actividades y Objetivos que persiguen la adecuación de todas las Organizaciones de Compras de Renfe, con el fin de obtener en su conjunto las Certificaciones ISO 9001-2000, ATESTACIÓN, según Norma EN 45503, y la Certificación Ética, según la Norma SGE 21.

Continuando con el Plan de Racionalización del Almacén Central, se ha realizado el traspaso de todos los materiales gestionados a las Unidades de Negocio responsables de los mismos, (con excepción de los impresos de billetes), implan-

tándose, además, la aplicación informática "GESFOR" para la edición de impresos (formularios), que permite su acceso para la edición directa a todos los usuarios de la empresa.

La adaptación al Euro de las aplicaciones informáticas del Sistema de Compras GECCO, se ha realizado con éxito y se ha puesto a disposición de los usuarios a comienzo de año. También ha sido necesario realizar el cambio de los tipos de billetes, de pesetas a Euros y su puesta a disposición, en los Puntos de Venta de Renfe y de las Agencias de Viaje, en una operación puntual que ha permitido hacer una transición progresiva, entre los meses de Junio y Septiembre, sin causar ninguna interrupción en la atención a los clientes, ni al servicio de ventas.

## 8.5. GESTIÓN DE CALIDAD



La X Convención de Calidad, celebrada en diciembre de 2001, que ha contado con la presencia del Excmo. Sr. Ministro de Fomento y una asistencia de más de 1.500 personas, ha respaldado la política que Renfe viene desarrollando en torno a los grandes proyectos que definen su actividad.

En el área de Sistemas de Participación y Mejora cabe mencionar la celebración de los I Encuentros de Participación en la Mejora de la Gestión en Sevilla y Valladolid, en los que fueron presentados, a más de 900 personas, los 28 proyectos de mejora que formaron parte del VII Concurso de Grupos de Participación.

La actividad de los GIM y EIM en foros ajenos a Renfe ha sido importante a lo largo del año. Distintos Grupos y Equipos han participado en jornadas de intercambio de experiencias con otras empresas. A destacar nuestra presencia en el XII Congreso de Valores de Empresa de Barcelona y en XII Congreso de Grupos de Participación organizado por la Asociación Española para la Calidad.

En cuanto al proyecto de aplicación progresiva del Modelo de Excelencia EFQM, se ha llevado a efecto una nueva autoevaluación y presentado propuestas de planes de acción concretos de mejora, en función de los resultados obtenidos, que afectan al conjunto de la Organización.





En el área de Gestión de Calidad de Proveedores cabe destacar la consolidación de la Guía de Autoevaluación de Proveedores como única herramienta de valoración en la fase de Calificación del Sistema de Clasificación de Proveedores, así como el diseño y desarrollo de la formación necesaria para los evaluadores, definición del análisis funcional de la aplicación informática que soportará el proceso de clasificación e identificación y desarrollo de la documentación que conforma el Sistema de Clasificación.

Por lo que respecta al área de Certificaciones y Auditorías de Calidad hay que reseñar que distintas Unidades de Negocio han gestionado un total de 16 nuevas certificaciones de Calidad por la Norma ISO 9000. Las UN de Regionales, Estaciones y Servicios Informáticos han obtenido certificaciones según la nueva Norma ISO 9000/2000.

Actualmente existen en nuestra Organización 57 productos, servicios y talleres certificados según la Norma de Calidad y 10 por la Norma Medioambiental ISO 14001.

Hay que poner de relieve el impulso dado a la política de certificación de personas en el ámbito de la EOQ (Organización Europea para la Calidad). Hasta el momento existen 52 agentes certificados.

De cara al nuevo escenario ferroviario, la excelencia en la gestión empresarial será un valor añadido para conseguir clientes fieles, y que asegure el futuro de la empresa. En este sentido, se destaca que los resultados del Barómetro Merco (Monitor Español de Reputación Corporativa), relativos al año 2002, reflejan un ascenso de Renfe en la clasificación general de empresas, situándola en el puesto 32 frente al 44 obtenido en el año 2001. En el sector Transporte de Viajeros, la empresa pasa del segundo al primer lugar.



# 9

## Servicios Corporativos



## 9.1. COMUNICACIÓN

La marca se ha convertido en un valor estratégico para la competitividad de las empresas en los mercados actuales. Desde esta perspectiva, Renfe presta especial atención a la tarea de fortalecer la marca y convertirla en el principal activo intangible, un activo que está al servicio de la comercialización de los productos de la compañía. Su aportación es determinante en el marco de los objetivos empresariales y de la decidida orientación de Renfe al mercado y al cliente.

Investigación, transparencia informativa, innovación, coherencia, claridad,... son pilares que orientan la gestión de la comunicación y que se tratan de aplicar en todas las herramientas de comunicación utilizadas, generando sinergias mediante su integración en un plan estratégico.

La comunicación fue, un año más, la correa de transmisión entre la empresa y la sociedad, con actuaciones como "El día del tren y la radio" o la nueva campaña de publicidad. En esta línea, durante 2001 se han desarrollado diferentes acciones en los ámbitos de la relación con los medios de comunicación, la comunicación publicitaria (convencional y no convencional), los medios interactivos, la imagen corporativa y la investigación social y de mercados. A modo de ejemplo se citan algunas de las iniciativas: campaña publicitaria multiproducto en torno al concepto "futuro", intensa actividad en notas de prensa y dossieres a los medios, creación de programas audiovisuales, reportajes fotográficos, estudios sobre la marca y la calidad percibida por los clientes, potenciación de la presencia de Renfe en Internet, creación de un sistema integrado multimedia para la gestión documental, ediciones y publicación de documentos, trabajos de diseño gráfico para el desarrollo de la identidad visual y, por último, patrocinios que proyectan la preocupación de Renfe por la responsabilidad social corporativa.

Todas estas acciones persiguen sentar las bases de la imagen y personalidad de marca que, como operadores de servicios de transporte ferroviario, se quieren proyectar a los clientes, preparando así un futuro cada vez más competitivo y un escenario sectorial más abierto.

## 9.2. MEDIO AMBIENTE

En el aspecto medioambiental pueden señalarse cuatro campos de actuación en relación con los grupos de interés, tanto en el momento actual como a corto y largo plazo:

Contribución a la lucha contra el calentamiento global, vía el ahorro de emisiones de efecto invernadero; optimización de los proyectos de reducción de la contaminación acústica, con vistas al cumplimiento de las futuras Directivas de Gestión del Ruido Ambiente en los grandes ejes ferroviarios y de interoperabilidad; extensión progresiva del proceso voluntario de certificación de Sistemas de Gestión Ambiental basados en la Norma UNE-EN-ISO:14001 (1996), iniciado en 1996 en Renfe; mejora en los sistemas de

comunicación externa ambiental, a través de herramientas homologadas como el G.R.I. patrocinada por Naciones Unidas, como base del necesario diálogo con dichos grupos de interés.

En relación con estos campos pueden destacarse los siguientes logros durante el año 2001:

- Continuación en el descenso de emisiones por unidad de transporte, especialmente en las causantes del efecto invernadero.
- Mantenimiento en el número de quejas registradas por ruido procedente de la circulación ferroviaria por debajo de las 35 anuales y crecimiento en los recursos destinados a su solución por la vía de acuerdos voluntarios con los Ayuntamientos y CC.AA..
- Incremento en el número de actividades certificadas según la Norma UNE-EN-ISO:14001 con tres nuevas realizaciones en este año, lo que eleva el total a 10.
- Certificación AENOR de la 2ª Memoria Ambiental de Renfe, correspondiente a 1999, como Memoria de Sostenibilidad GRI en los aspectos económico y ambiental. Esta actuación convierte a Renfe en la 1ª compañía española en lograr esta distinción, así como la primera empresa ferroviaria europea en obtenerla. También se ha decidido continuar con esta línea para las próximas Memorias Ambientales e introducir la variable social en las Memorias correspondientes a cada UN, cuyo primer desarrollo será en 2002 la relativa a Alta Velocidad.

Por último, en lo correspondiente a las relaciones con los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, se han realizado 8 informes ambientales correspondientes a otros tantos estudios Informativos y/o Proyectos de actuaciones de desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias, continuando con la línea de colaboración iniciada en 1996.



### 9.3. SEGURIDAD Y VIGILANCIA

A lo largo del año 2001 se ha puesto en marcha un Acuerdo de Colaboración, firmado con el Consejo General del Poder Judicial, para casos de arrollamiento con resultado de muerte. Este Acuerdo culmina una larga serie de gestiones, que comenzaron con un Protocolo firmado con el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el año 1999. Con este Convenio se ha logrado reducir sensiblemente el tiempo de actuación de los jueces cuando se producen arrollamientos en la vía férrea.

Ha sido necesario coordinar la acción de todas las Unidades de Negocio operadoras y algunas prestadoras para asegurar, con las Compañías de Transporte de Fondos, la distribución en todas las estaciones de los Euros necesarios para garantizar la devolución en ésta moneda de los cambios originados por la venta de billetes. Hay que destacar la protección de mas de 60 contenedores que han viajado a diferentes países extranjeros, con papel moneda virgen.

Como consecuencia del ataque terrorista del 11 de septiembre en Nueva York, se organizó un servicio especial de vigilancia en las principales estaciones y se impartieron charlas informativas a los Directivos de la empresa.



Se adoptaron especiales medidas de seguridad con motivo del brote de fiebre Aftosa, efectuando controles de todos los trenes internacionales en la frontera, con recogida y posterior tratamiento de residuos.

En septiembre, por iniciativa del Ministerio de Fomento, se elaboro un Plan de Seguridad Extraordinario, con cargo a la Tasa de Seguridad que fue aprobada en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado en el mes de Diciembre, y que entró en vigor el 1º de Abril de 2002. En virtud de esta tasa se han incrementado los servicios de vigilancia en 160 vigilantes, por un importe cercano a 4.800.000 Euros y se realizarán inversiones en sistemas electrónicos por un valor de siete millones de Euros.

Ha proseguido la instalación de tecnología de seguridad en la mayor parte de las estaciones, y se ha ampliado la central receptora de alarmas. Al mismo tiempo se han llevado a cabo los trabajos de mantenimiento habitual y de renovación de las instalaciones obsoletas.

En el año 2001 se han sentado las bases para una amplia colaboración con el Gestor de Infraestructura Ferroviaria, en materia de seguridad, para la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona.

La entrada en vigor de la moneda única ha exigido un importante esfuerzo, tanto en el ámbito técnico como en el operativo.

Ha sido necesario coordinar la acción de todas las Unidades de Negocio operadoras y algunas prestadoras, para asegurar con las Compañías de Transporte de Fondos, la distribución en todas las estaciones de la red de los Euros necesarios para garantizar la devolución en ésta moneda de los cambios originados por la venta de billetes.

Dentro de la operación Euro, hay que destacar la protección de mas de 60 contenedores que han viajado a diferentes países extranjeros, con papel moneda virgen para la fabricación del Euro. Este transporte ha requerido múltiples contactos, con representantes de la Fábrica de Moneda y Timbre española, así como con el Banco Europeo y los diferentes bancos nacionales. Los trenes con destino principalmente a Holanda, Bélgica y Alemania, fueron acompañados por personal de Renfe.

A lo largo del año 2001, en virtud del convenio suscrito con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, y como ya sucediera en 2000, se ha llevado a cabo la protección de contenedores de alto valor, transportados por la UN de Transporte Combinado con destino a diversos países europeos.

Promovida por Renfe, fue creada la Confederación de Empresas Usuarios de Seguridad y Servicios (CEUSS). Esta asociación persigue la mejora de los servicios de vigilancia y la colaboración con el Ministerio del Interior en esta materia.

Como en años anteriores han continuado las campañas en los colegios, con un total de 705 charlas a 17.298 alumnos.

## 9.4. RELACIONES INTERNACIONALES

### Cooperación internacional

Renfe viene participando en proyectos de cooperación internacional auspiciados por el Estado a través de los organismos especializados de la Administración, directamente o formando parte de grupos de empresas españolas.

En este mismo sentido, y, en ocasiones como consecuencia de lo anterior, se canaliza el interés que puede detectarse por parte de empresas ferroviarias extranjeras en productos ferroviarios españoles.

A lo largo de 2001 se han desarrollado proyectos de cooperación, financiados por el Estado, entre otros, en los siguientes países: Chequia, Marruecos, Egipto, Túnez y Angola.

Un aspecto destacable es la propia actividad exportadora. Renfe, aliada con empresas privadas españolas, vende a ferrocarriles de otros países material rodante de segundo uso, previamente rehabilitado en los talleres de Renfe, actividad que viene a incrementar las cargas de trabajo de los mismos, saturando recursos excedentes.

Se ha prestado especial atención a la fijación de criterios y condiciones de negociación de contratos en las asociaciones con terceras empresas (tanto españolas como locales).

Siguiendo los mismos criterios se han desarrollado proyectos de venta de electrotrenes serie 444, apartados por la Unidad de Regionales, en alianza con la iniciativa privada, se han actualizado acuerdos, adaptándolos a las nuevas condiciones de mercado, y se han iniciado negociaciones de nuevos contratos y participaciones de Renfe en distintos proyectos, algunos de los cuales se concretarían en el año 2002.

Por último, la actuación en el campo de la gestión de la información y del conocimiento en el ámbito de la cooperación internacional, se ha centrado durante el pasado año 2001 en cuatro líneas:

- Estudio de las condiciones del mercado en determinados países, proyectos, viabilidad técnica y económica, solvencia financiera, competencia con otros países interesados. Entre otros el caso del estudio de mercado de la relación Cairo - Alejandría, para determinar la viabilidad del proyecto de Alta Velocidad entre ambas ciudades.
- Seguimiento de las prioridades y políticas del Gobierno en el exterior y de la Unión Europea, a los efectos de obtener, además de apoyo político soporte financiero en sus distintas modalidades y caminos para obtenerlos.





- Estudio de la situación y necesidades de los países candidatos a la Unión Europea, dentro del proceso de adaptación del sector transportes y concretamente el ferrocarril a la legislación comunitaria. (Se ha establecido el contrato de hermanamiento con los ferrocarriles checos).
- Análisis de la repercusión de la crisis económica en los países con los que Renfe mantiene negocios en desarrollo o en negociación. (Se cancelaron contratos y negociaciones con Argentina).

## Asuntos Europeos

La actividad relacionada con la gestión de asuntos europeos ha girado en torno a los siguientes tres elementos:

- Seguimiento y gestión del desarrollo de la política ferroviaria de la UE.
- Gestión de las relaciones internacionales de tipo institucional.
- Gestión de los proyectos europeos multidisciplinares.

En el ámbito del desarrollo de la política ferroviaria de la UE durante 2001 destacan dos elementos básicos en la configuración del sector a nivel europeo:

- La aprobación del primer paquete ferroviario en Marzo de 2001.
- La publicación por la Comisión del nuevo Libro Blanco.

Una de las consecuencias operativas de este primer paquete ferroviario ha sido la definición de la Red Transeuropea para el Transporte de Mercancías (TERFN), sobre la que se liberalizará el transporte internacional de mercancías. Para desarrollar los aspectos prácticos de explotación de esta Red (asignación de capacidades, control real de uso, etc...), se creó un grupo de trabajo con participación de todas las empresas ferroviarias europeas, con el objeto de establecer un marco contractual común. Esta actividad se plasmará, próximamente, en un convenio internacional para la gestión de esa red.

La aparición del Libro Blanco como marco rector de la política de transportes de la UE con el horizonte 2010, ha dado lugar al lanzamiento por parte de la Comisión de una nueva iniciativa legislativa denominada el “Segundo Paquete Ferroviario”. Se ha contribuido a la elaboración del posicionamiento del Gobierno español en relación con estas nuevas iniciativas. Posicionamiento que en la actualidad se está aplicando en el ejercicio de la Presidencia española de la UE.





En el marco de la gestión de las relaciones internacionales de tipo institucional, las principales actividades han sido:

Asegurar y cerrar con éxito el ejercicio de la presidencia de la UIC por Renfe.

Reforzar la presencia de Renfe en UIC, tanto en la Presidencia de Comisiones (pasajeros, seguridad, formación...) como en el staff profesional de la asociación mediante la incorporación en octubre pasado de un nuevo profesional de Renfe en UIC.

Gestionar las relaciones bilaterales con las compañías ferroviarias con mayor interrelación. Durante el ejercicio 2001 se han celebrado cinco reuniones de alto nivel (presidentes) con CP y Refer, con SNCF y con DB, de las que han resultado importantes acuerdos estratégicos para comercialización en común de mercados internacionales bilaterales.

Adhesión a un Acuerdo Marco de cooperación e intercambio de experiencias en materia de formación y nuevas tecnologías, este Acuerdo se ha suscrito con los Ferrocarriles: Indios, Japoneses, Surafricanos, Iraníes y Australianos.

Alcanzar un Acuerdo marco de colaboración en el ámbito de la Alta Velocidad con los Ferrocarriles de la India.

Representar al Estado español en el ERRAC, Consejo Asesor creado por la Comisión para desarrollar la Agenda Estratégica de Investigación Ferroviaria, que será incorporada al 6º Programa Marco de I + D de la Comisión y, que será presentada en Valencia en la próxima Conferencia de Investigación organizada por la UE.

Por último, se ha participado en diversos proyectos e iniciativas internacionales, relacionadas con el impulso ferroviario contenido en las nuevas directivas:

Línea Piloto Albacete-Villar de Chinchilla. Redacción del Pliego de Prescripciones Técnicas para la redacción del proyecto de ejecución de las obras de instalación de un sistema de protección automática de trenes ERTMS/ETCS nivel 2 para su adaptación a la red nacional convencional.

Publicación de la licitación para la redacción del proyecto y la ejecución de obra de los dos concursos ERTMS/ETCS y GSM-R.

Operational Rules. Participación en la elaboración de las Reglas Operacionales del sistema ERTMS con la firma de un contrato por valor de 45.000€ subvencionado al 100%.

“SEM” (Nueva Línea Figueras-Perpignan). Colaboración en la elaboración del pliego de prescripciones técnicas de la concesión.

User's Group de ERTMS. Firma de un contrato con la Comisión Europea por valor de 3.588.000€ (50% de subvención) con cargo a los Fondos TEN 2000.

Freeway BELIFRET. Durante 2001 Renfe ha ostentado la presidencia del Comité de Pilotaje y se ha logrado la inclusión de nuevos tráfico en dicha Freeway cuya experiencia ha servido de modelo a la Red Transeuropea de Mercancías (TERFN).

Grupo de Trabajo Nimes-Montpellier. Mejora de las condiciones de circulación de los trenes de mercancías españoles por dicho eje, mejora de gestión conjunta del complejo Port Bou-Cerbere y modificación de surcos existentes y oferta de nuevos surcos.





## Epílogo

Este documento resume la gestión de la empresa en el ejercicio correspondiente a 2001, tanto en sus resultados consolidados como tratando con profundidad la actividad, hitos característicos y resultados económicos de cada una de sus Unidades de Negocio.

La información se ha desarrollado de forma exhaustiva sobre la base de la estructura de negocios en que se encuentra organizada la empresa, que está establecida en el Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000.

Renfe ha finalizado el ejercicio incrementando su actividad con altos niveles de la calidad percibida por los clientes, con índices similares al año anterior y manteniendo los índices de puntualidad por encima del 95,5%. Las mejoras de productividad de los últimos años continúan, incrementándose las ventas y las unidades de tráfico producidas por empleado.



# 10

Cuentas Anuales del Ejercicio 2001  
junto con el Informe de Auditoría









## Audidores

Edificio Torre Europa  
Paseo de la Castellana, 95  
28046 Madrid

### Informe de Auditoría de Cuentas Anuales

Al Consejo de Administración de  
Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

1. En virtud del contrato suscrito con fecha 20 de marzo de 2002 entre la Junta de Contratación del Ministerio de Hacienda y KPMG Auditores, S.L., hemos auditado las cuentas anuales de Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (la Entidad o Renfe) que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2001 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya preparación es responsabilidad de la Dirección de la Entidad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado. Excepto por lo mencionado en el apartado 5 siguiente, nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las normas de auditoría del Sector Público aprobadas por la Intervención General de la Administración del Estado mediante Resolución de 14 de febrero de 1997 y, subsidiariamente, con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.
2. Con fecha 18 de julio de 2002, se envió el informe provisional de auditoría para alegaciones. La Entidad, con fecha 18 de julio de 2002, nos ha remitido escrito en el que manifiesta no tener alegaciones a nuestro informe.
3. El Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, aprobó el Estatuto de Renfe, que contempla el Contrato-Programa como instrumento donde se definen las directrices básicas de actuación de Renfe y las subvenciones y compensaciones a percibir del Estado. Aunque el último de estos contratos para el periodo 1999-2000 venció el 31 de diciembre de 2000, la Entidad percibió durante el ejercicio 2001 las subvenciones para compensación de pérdidas y de explotación consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2001, que prevén la firma de un nuevo Contrato-Programa entre el Estado y Renfe. Al no haberse firmado aún el citado Contrato-Programa, la Entidad contabilizó el importe total a percibir del Estado en relación con el ejercicio 2001 tomando como referente los criterios fijados en los Contratos-Programas anteriores y sus liquidaciones.
4. La Dirección de la Entidad presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2001, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2001. Con fecha 18 de junio de 2001 otros auditores emitieron su informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2000, en el que se expresaron una opinión con salvedades.
5. Los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado establecen que los bienes de dominio público y del Patrimonio del Estado adscritos a Renfe, así como el inmovilizado construido para Renfe por el Ministerio de Fomento, se darán de alta en el inmovilizado material como patrimonio recibido en adscripción.



KPMG Auditores S.L.  
KPMG Auditores S.L. es miembro de  
KPMG International, Sociedad S.u.r.l.

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el n.º 26702,  
y en el Registro de Sociedades del Instituto de Auditores-Censores  
Jurado de Cuentas con el n.º 16.  
Reg. Merc. Madrid, T. 11.961, F. BA, Sec. 8, H. M-789.007, Inscrita: 1.ª  
N.º I.F. B-789.01023



Renfe tiene previsto finalizar en los próximos ejercicios el inventario de los bienes no dados de alta en su inmovilizado material al 31 de diciembre de 2001. El valor que resulte se registrará en el epígrafe "Aportación patrimonial" del capítulo "Fondos propios" del balance de situación.

6. En nuestra opinión, excepto por el efecto de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si se hubiera finalizado el inventario de bienes al que se hace referencia en el apartado anterior, las cuentas anuales del ejercicio 2001 adjuntas presentan razonablemente, en todos los aspectos significativos, la situación financiera y patrimonial de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles al 31 de diciembre de 2001 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios y criterios contables fijados para Renfe por la Intervención General de la Administración del Estado, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

KPMG AUDITORES, S.L.



Enrique Llano

18 de julio de 2002



**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

**Balances de Situación**

31 de diciembre de 2001 y 2000

(Expresados en millones de pesetas)

	2001	2000	Pasivo	2001	2000
<b>Inmovilizado</b>					
Inmovilizaciones inmateriales	888	845	Fondos propios (nota 8)	576.660	576.117
Inmovilizaciones materiales (nota 4)	1.067.697	1.048.671	Aportación patrimonial	631	631
Coste	2.277.051	2.188.619	Reservas	385.738	358.898
Amortizaciones y provisiones	(1.209.354)	(1.139.948)	Aportación para compensación de pérdidas		
Inmovilizaciones financieras (nota 5)	20.954	20.058	Aportación para compensación de pérdidas anteriores al Contrato-Programa 1994-1998	12.440	12.440
Total inmovilizado	1.089.539	1.069.574	Sancionamiento del balance por adaptación a los nuevos principios	(180.020)	(180.020)
<b>Deudores a largo plazo</b>			Resultados de ejercicios anteriores	(346.069)	(314.679)
Estado deudor a largo plazo (nota 6)	621.868	607.451	Resultado del ejercicio	(22.236)	(28.973)
Organismos oficiales, tráfico	7.946	8.516	Total fondos propios	427.144	424.414
Comunidades autónomas	6.116	6.229	Ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota 9)	94.654	91.426
Otros deudores a largo plazo	259	259	Provisiones para riesgos y gastos (nota 10)	8.026	7.921
Total deudores a largo plazo	636.189	622.455	Acreeedores a largo plazo	943.188	825.208
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	3.243	4.160	Deudas financieras (nota 11)	1.221	1.221
<b>Activo circulante</b>			Proveedores a largo plazo	10.197	10.150
Existencias	10.223	10.032	Otras deudas a largo plazo (nota 5)	954.506	836.579
Estado deudor a corto plazo (nota 6)	5.000	5.000	Total acreedores a largo plazo		
Deudores (nota 7)	50.671	45.519	Acresiones a corto plazo	3.478	45.727
Intereses a cubrir de operaciones SWAP	5.498	11.048	Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (nota 10)	166.436	207.876
Tesorería	1.140	1.337	Intereses a corto plazo de deudas financieras	29.213	35.241
Ajustes por periodificación	1.975	1.939	Proveedores	91.825	94.734
Total activo circulante	74.507	74.875	Administraciones públicas (nota 13)	8.266	7.198
			Acreeedores	18.482	18.742
			Ajustes por periodificación	1.448	1.206
<b>Total activo</b>	1.803.478	1.771.064	Total acreedores a corto plazo	319.148	410.724
			Total pasivo	1.803.478	1.771.064

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2001.

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cuentas de Pérdidas y Ganancias  
para los ejercicios anuales terminados en  
31 de diciembre de 2001 y 2000

(Expresadas en millones de pesetas)

<u>Ingresos</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Ingresos por tráfico (nota 14)	211.124	197.958
Otros ingresos		
Alquileres, cánones y otros	36.534	29.135
Beneficios por venta de inmovilizado	13.561	12.185
Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas	<u>3.710</u>	<u>3.404</u>
Total ingresos comerciales	264.929	242.682
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y almacenes	5.566	4.271
Transformaciones de material para la venta	<u>713</u>	<u>1.478</u>
	6.279	5.749
Subvenciones (nota 15)		
Por gestión de la infraestructura	119.641	120.598
Por contratos de servicio público	40.376	39.575
Por compensación de intereses	34.811	30.177
Por plan de recursos humanos	<u>11.243</u>	<u>10.975</u>
Total subvenciones	206.071	201.325
Total ingresos	<u>477.279</u>	<u>449.756</u>
<u>Gastos</u>		
Gastos de personal (nota 16)		
Sueldos, salarios y otros	(180.155)	(172.137)
Plan de recursos humanos	(11.243)	(10.975)
Energía y combustible para tracción	(25.139)	(23.923)
Energía, uso distinto de tracción	(4.047)	(3.891)
Consumo de materiales	(15.903)	(16.267)
Servicios exteriores y gastos diversos (nota 17)	(100.839)	(90.283)
Variación de las provisiones (nota 10)	(183)	(212)
Efecto prorata de IVA (nota 13 (b))	<u>(10.206)</u>	<u>(9.731)</u>
Total gastos	(347.715)	(327.419)
Resultado antes de amortizaciones	129.564	122.337
Amortizaciones	(81.651)	(80.960)
Pérdidas por retiros de inmovilizado	<u>(1.072)</u>	<u>(1.352)</u>
Resultado antes de intereses, subvenciones de capital y extraordinarios	46.841	40.025
Intereses de financiación (nota 18)	(70.263)	(69.957)
Subvenciones de capital (nota 9)	<u>5.580</u>	<u>6.011</u>
Resultado antes de extraordinarios	<u>(17.842)</u>	<u>(23.921)</u>
Resultados extraordinarios del ejercicio (nota 19)	(4.717)	(5.052)
Impuesto sobre Sociedades (nota 13 (a))	<u>323</u>	<u>-</u>
Resultado del ejercicio	<u>(22.236)</u>	<u>(28.973)</u>
Aportación compensación de pérdidas	<u>29.684</u>	<u>34.234</u>
Superávit de gestión	<u>7.448</u>	<u>5.261</u>

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2001.

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2001

(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE o la Entidad), creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, es una entidad con personalidad de derecho público que actúa en régimen de entidad pública empresarial de acuerdo con la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, de 14 de abril de 1997, con sometimiento al ordenamiento jurídico privado, teniendo la consideración de sociedad estatal de las previstas en el artículo 6.1 de la Ley General Presupuestaria y de la Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como a las disposiciones complementarias de ambas.

Corresponde a Renfe, de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, explotar los ferrocarriles de la Red Nacional Integrada, los que no formando parte de ésta correspondan a la competencia del Estado y cuya gestión le sea encomendada por éste, los de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos cuando dichas entidades le encomienden su gestión y realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le sean encomendadas por el Estado y en su caso por las Comunidades Autónomas o por los Ayuntamientos.

Estatuto de Renfe

El Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, aprobó el Estatuto de Renfe, que entró en vigor el 12 de febrero de 1994, cuyos aspectos más destacables son los siguientes:

- Renfe llevará a cabo la gestión directa del servicio público de titularidad estatal, relativo a la explotación de los ferrocarriles de transporte público que se le encomienden.
- Renfe tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto al del Estado, integrado por el conjunto de los bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular. Para ello Renfe realizará un inventario en el que se detallen los bienes patrimoniales y los de titularidad estatal adscritos a Renfe.

A estos efectos, se incluirán como bienes patrimoniales de Renfe los siguientes:

- Los bienes muebles adscritos a las líneas ferroviarias de titularidad estatal que haya de explotar Renfe.
- Los bienes inmuebles que se incorporen en virtud de rescate, conforme la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, o los que adquiera con posterioridad por cualquier título.
- Los bienes de dominio público adscritos a las líneas ferroviarias cuando sean desafectados.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- El endeudamiento de Renfe a la fecha de entrada en vigor de este Estatuto mantendrá el régimen resultante de lo dispuesto en el artículo 76 del Estatuto en vigor al 31 de diciembre de 1993, que establece que las emisiones y empréstitos de Renfe para financiar planes de inversión que autorice el Gobierno contarán con la garantía del Estado y tendrán, a todos los efectos, la consideración de Deuda Pública.
- Renfe exigirá a las empresas explotadoras de los servicios ferroviarios que en el futuro se puedan servir de la infraestructura, cuya administración y mantenimiento tiene encomendadas, un canon que será previamente aprobado por el Ministerio de Fomento.
- Sólo se podrán imponer a Renfe obligaciones de servicio público en transportes de viajeros. En tráficos de largo recorrido sólo se podrán imponer estas obligaciones cuando concurren circunstancias excepcionales que así lo justifiquen.
- Se garantizará la separación contable entre las unidades encargadas de la gestión y administración de la infraestructura y las encargadas de la explotación de los servicios de transporte, así como entre las unidades que gestionan los servicios de transporte de mercancías y de viajeros, y dentro de éstas, las que reciben subvenciones del Estado por tener obligaciones de servicio público.
- Las directrices básicas de Renfe, sus niveles de inversión y los compromisos necesarios para alcanzar sus fines y objetivos se concretarán en un Contrato-Programa que deben suscribir la Administración General del Estado y Renfe. El límite de inversión correspondiente al ejercicio 2001 ha quedado fijado en el Programa de Actuación, Inversiones y Financiación (PAIF) de Renfe.

Contratos-Programa

Los Contratos-Programa establecen las obligaciones y compromisos entre la Administración General del Estado y Renfe. Hasta el 31 de diciembre de 2000 ha estado vigente el Contrato-Programa aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 29 de octubre de 1999, para el período comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 31 diciembre de 2000. Ante la ausencia de un nuevo Contrato-Programa, Renfe ha considerado aplicable durante el ejercicio 2001 el contenido del Contrato-Programa 1999-2000, cuyos aspectos más relevantes eran los siguientes:

(a) Ámbito de aplicación

Las obligaciones y compromisos entre la Administración General del Estado y Renfe que establecía el Contrato-Programa se referían a la explotación de los servicios de transporte ferroviario, a la comercialización de las telecomunicaciones y gestión de las estaciones comerciales de viajeros y del patrimonio propio o adscrito a Renfe no utilizado para uso ferroviario, a la administración de la infraestructura y a la gestión de la deuda por cuenta del Estado.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(b) Objetivos del Contrato-Programa

- Potenciar la especialización del ferrocarril, estableciendo objetivos individualizados en función de los distintos negocios.
- La racionalización y mejora de la gestión de Renfe, profundizando en el modelo organizativo por negocios.
- Proporcionar a Renfe un marco de gestión autónoma.
- La búsqueda de fórmulas para alcanzar el saneamiento financiero.

(c) Compromisos entre la Administración General del Estado y Renfe

Por parte de Renfe:

- Alcanzar los indicadores económicos y de calidad establecidos para cada una de las Unidades de Negocio o agrupaciones de ellas, realizando el nivel de actividad previsto y equilibrando sus resultados.
- Gestionar la deuda por cuenta del Estado.
- Adaptación progresiva de Renfe al marco normativo comunitario de aplicación al sector ferroviario.
- Llevar a cabo el plan de prejubilaciones y bajas incentivadas previsto en el Contrato-Programa.
- Implantar el sistema de canon por el uso de infraestructura ferroviaria, si se establece durante la vigencia del Contrato-Programa.
- Mantener los criterios generales de imputación de ingresos y gastos revisados por la Intervención General de la Administración del Estado, así como la asignación de activos y pasivos a cada Unidad de Negocio y las funciones atribuidas a cada una de éstas.
- Efectuar las inversiones que correspondieran dentro del marco previsto en el Contrato-Programa.

Por parte de la Administración General del Estado:

- Realizar las aportaciones previstas en el Contrato-Programa y proceder a su liquidación de acuerdo con las condiciones establecidas en el mismo.
- Promover los instrumentos legales precisos para dotar a Renfe y a sus Unidades de Negocio de la personalidad jurídica más acorde con las actividades que realiza.

(Continúa)

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

Memoria de Cuentas Anuales

- Efectuar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado las inversiones en infraestructura de la red convencional, excepto las de mantenimiento y racionalización que realizará Renfe.

(d) Gestión de la deuda

- Deuda por cuenta del Estado

Renfe tiene encomendada, además de la gestión de la deuda asignada a los activos distribuidos en las Unidades de Negocio, la gestión y financiación de la deuda por cuenta del Estado.

Para el cálculo de la deuda por cuenta del Estado en cada año, se partirá de la existente al 31 de diciembre del ejercicio anterior, modificándola en aquellas cantidades imputables al Estado, a excepción de las que sean consecuencia de la dotación de provisiones, una vez deducidas las aportaciones del Estado a Renfe.

El Estado abonará a Renfe el coste asociado a dicha deuda, el cual se calculará aplicando el tipo medio del coste del pasivo de Renfe al saldo medio anual de la misma.

- Garantía de la deuda

La deuda de Renfe contraída hasta el 12 de febrero de 1994, fecha de entrada en vigor del nuevo Estatuto de esta entidad, conserva el carácter de deuda garantizada por el Estado hasta su total extinción. En la Leyes de Presupuestos de cada año se fijará el límite de endeudamiento a contraer por Renfe.

(e) Aportaciones del Estado

El Contrato-Programa 1999-2000 consideraba aportaciones del Estado para estos dos ejercicios por importe de 233.518 y 233.175 millones de pesetas, respectivamente, consideradas provisionales hasta que la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa realizara una propuesta de liquidación en el plazo de seis meses desde el cierre del ejercicio. Una vez aprobada, sería remitida a la Intervención General de la Administración del Estado para que realizara el control financiero de dicha propuesta.

Con fecha 30 de mayo de 2001 y 26 de marzo de 2002, la Intervención General de la Administración del Estado emitió el informe de control financiero de la liquidación del Contrato-Programa 1999-2000 correspondiente a las aportaciones del Estado de los ejercicios 1999 y 2000, respectivamente, considerándolas devengadas en su totalidad y concediendo una cantidad adicional para los dos años de 6.459 millones de pesetas.

El exceso de las aportaciones devengadas frente a las inicialmente previstas, correspondió a la diferencia entre el gasto total devengado durante los ejercicios 1999 y 2000 por el Plan de Recursos Humanos, por importe de 16.459 millones de pesetas y la asignación presupuestaria prevista por este concepto, por importe de 10.000 millones de pesetas.

(Continúa)



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Aunque no existe Contrato-Programa vigente para el ejercicio 2001, la Ley 13/2000, de 28 de diciembre, que aprobó los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001, reflejó las siguientes consignaciones de crédito a favor de Renfe para dicho ejercicio:

	Millones de pesetas
<b>Subvenciones</b>	
Por gestión de la infraestructura	105.821
Por compensación déficit de explotación	118.691
Por Plan de Recursos Humanos	5.000
<b>Total</b>	<b>229.512</b>

Estas consignaciones presupuestarias, según establecen los Presupuestos Generales del Estado para 2001, conformarán el Contrato-Programa a suscribir entre el Estado y Renfe.

Asimismo la Ley 23/2001, de 27 de diciembre, que aprueba los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002, reflejó las siguientes consignaciones de crédito a favor de Renfe para dicho ejercicio:

	Millones de pesetas
<b>Subvenciones</b>	
Por gestión de la infraestructura	106.784
Por compensación déficit de explotación	117.084
Por Plan de Recursos Humanos	5.000
<b>Total</b>	<b>228.868</b>

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

Renfe, por su naturaleza de entidad de derecho público, presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado, promulgados con fecha 30 de diciembre de 1992 y aplicables a Renfe desde el 1 de enero de 1993. Dichos principios contables constituyen el desarrollo para Renfe de los principios contables establecidos en el Plan General de Contabilidad.

Estas cuentas anuales del ejercicio 2001, que se han preparado por la Dirección de la Sociedad siguiendo los principios y criterios contables fijados para Renfe por la Intervención General de la Administración del Estado, se han obtenido de los libros de contabilidad de la Entidad. Estas cuentas anuales incluyen las consignaciones de crédito a favor de Renfe que se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 y otras a percibir del Estado, las cuales se han clasificado como aportaciones y subvenciones de acuerdo con la aplicación de los criterios de asignación y devengo contenidos en el Contrato-Programa 1999-2000, y su liquidación del ejercicio 2000, así como con la distribución presentada para dicho ejercicio 2001 en la memoria que forma parte integrante del Programa de Actuaciones Plurianual para el período 2002-2004, aprobado por el Consejo de Ministros en su sesión de 24 de mayo de 2002.

(Continúa)

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

Memoria de Cuentas Anuales

La Dirección de la Entidad presenta a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2001, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2000, aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad con fecha 26 de junio de 2001. La Dirección de la Entidad ha optado por omitir en la memoria del ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2001 los datos comparativos del ejercicio anterior.

(3) Normas de Valoración

(a) Inmovilizaciones materiales

▪ Coste del inmovilizado material

Renfe incorporó en sus cuentas anuales del ejercicio 1986 la valoración del inventario de su inmovilizado material realizado a dicha fecha por tasadores independientes. Con motivo de dicho inventario se aplicó a la valoración, prácticamente de forma general, el criterio de coste de adquisición o coste de producción (incluyendo materiales, mano de obra directa y gastos incurridos), deducidas, en su caso, las amortizaciones practicadas. A partir del 1 de enero de 1987 las adiciones al inmovilizado material se han valorado de acuerdo con el criterio de coste de adquisición.

Los costes de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia, o un alargamiento de la vida útil de los bienes, se capitalizan como mayor coste de los correspondientes activos.

Los trabajos que la Entidad realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), establece que el Gobierno debe dictar las normas para la realización del inventario de los bienes muebles e inmuebles adscritos a las líneas ferroviarias de titularidad estatal gestionadas por Renfe así como para la determinación de su clasificación jurídica. En la actualidad, la Entidad está finalizando este inventario de bienes de dominio público con objeto de incorporarlo a sus cuentas anuales en los próximos ejercicios, por lo que las cuentas anuales del ejercicio 2001 no reflejan la totalidad del patrimonio recibido del Estado en adscripción.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- Amortización del inmovilizado material

El inmovilizado material se amortiza siguiendo el método lineal, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

Edificios y construcciones	50
Instalaciones de la vía	
Explanaciones	75
Túneles y puentes	75
Superestructura de vía	18 - 40
Otras instalaciones de vía	10 - 35
Elementos de transporte	10 - 30
Otras inmovilizaciones materiales	5 - 40

En el ejercicio 2001 Renfe ha procedido a retirar del servicio material rodante no operativo, principalmente. Las modificaciones que se han producido en el mercado ferroviario durante los últimos años, debidas básicamente a la variación de la demanda en los tipos de tráfico, así como la mejora en diversos aspectos de la explotación ferroviaria, como la infraestructura de algunos corredores, han puesto de manifiesto lo inadecuado de una parte del material rodante. El valor neto contable de los elementos retirados ha sido amortizado de forma acelerada con cargo al epígrafe "gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta por importe de 1.893 millones de pesetas (véanse notas 4 y 19).

- Mantenimiento y reparaciones

Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurrin.

Renfe sigue el criterio de constituir provisiones para atender, dentro de los planes plurianuales de mantenimiento, las grandes reparaciones del material Talgo, Alaris y Alta Velocidad, dadas las características específicas de este material. La dotación a la provisión del ejercicio se realiza linealmente durante los años de duración de dichos planes, de acuerdo con las condiciones establecidas en los contratos firmados con las empresas encargadas de la realización del mantenimiento (véase nota 10).

El resto de material rodante no requiere una provisión para grandes reparaciones dadas las modificaciones que se han producido en los últimos años en la política de mantenimiento de las diferentes Unidades de Negocio que tienden a acortar el ciclo de las grandes reparaciones y el coste individual de las mismas, por lo que las reparaciones de este material que se realizan se registran con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se producen.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(b) Inmovilizaciones financieras

Renfe sigue el criterio de contabilizar sus participaciones en el capital de las sociedades del grupo y asociadas al menor entre el coste de adquisición o el valor teórico-contable de las mismas.

Las minusvalías entre el coste y el valor teórico-contable al cierre del ejercicio se registran en la cuenta "Provisiones para el inmovilizado financiero".

(c) Gastos a distribuir en varios ejercicios

Este epígrafe recoge principalmente gastos de emisión de obligaciones a largo plazo por un importe de 2.087 millones de pesetas, que se amortizan proporcionalmente durante el período de vigencia de la deuda, así como los gastos de formalización de préstamos, por importe de 559 millones de pesetas, que se amortizan linealmente a lo largo del período de vigencia de los mismos.

El importe cargado en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 en concepto de imputación de los gastos a distribuir en varios ejercicios ha ascendido a 1.351 millones de pesetas.

(d) Existencias

Las existencias se valoran a precio de coste siguiendo el método del precio medio ponderado.

Renfe registra sobre aquellas existencias que, por sus características físicas o por su lenta rotación se considera que tienen dificultades de utilización, la correspondiente provisión.

(e) Ingresos a distribuir en varios ejercicios

En este epígrafe se incluyen básicamente las subvenciones de capital, de carácter no reintegrable, recibidas para financiar los activos fijos. Renfe sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos en proporción a la depreciación experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones.

Las dotaciones recibidas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) se consideran subvenciones de capital en tanto se destinen a financiar la estructura fija de la empresa y tengan el carácter de no reintegrables. Durante el ejercicio 2001 se han registrado ingresos relacionados con Fondos Feder por importe de 4.933 millones de pesetas.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(f) Premios de permanencia

El convenio colectivo de Renfe actualmente en vigor, suscrito por la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores, establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía viene establecida en las tablas salariales acordadas en dicho convenio colectivo.

El capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto incluye una provisión para este concepto por importe de 5.228 millones de pesetas (véase nota 10).

El importe provisionado al 31 de diciembre de 2001 se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 4,75%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en Renfe, basada en la tabla PERM/F-2000/P.

(g) Complementos de pensiones y jubilaciones anticipadas

• Complementos de pensiones

Renfe tiene la obligación de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años.

Por otro lado, en ofrecimientos de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, Renfe adquirió la obligación de complementar en dos puntos de la base reguladora, con un límite de diez, la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de su base reguladora. Esta renta a cargo de Renfe es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

El 29 de diciembre de 2000 Renfe y Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros firmaron el contrato marco para la externalización de los compromisos por pensiones causadas de Renfe a 31 de diciembre de 2000, y con fecha 26 de enero de 2001 fueron firmadas dos pólizas de seguros mediante las que se instrumenta dicha externalización. Las pólizas firmadas garantizan, atendiendo al colectivo asegurado, el pago de una renta vitalicia constante, en uno de los casos, y revalorizable en el otro. La fecha de entrada en vigor de estas pólizas ha sido 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001. Durante 2001 Renfe ha registrado un gasto extraordinario de 140 millones de pesetas en el capítulo "Resultados extraordinarios del ejercicio" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta por diferencias en las hipótesis actuariales consideradas antes de la externalización. El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto incluye 34 millones de pesetas relativo al importe del gasto extraordinario registrado pendiente de pago. El pago de dicho importe ha sido realizado el 29 de enero de 2002.

- Jubilaciones anticipadas

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha aprobado para Renfe diferentes expedientes de regulación de empleo (en adelante ERE) en los últimos años, siendo el último el aprobado el 26 de diciembre de 2000, correspondiente al período 2001-2002. El ERE 2001/2002, se aprobó para un máximo de 2.000 bajas entre enero de 2001 y diciembre de 2002. Durante el ejercicio 2001, el número de empleados que se han acogido a las diferentes opciones establecidas en dicho expediente de regulación ha sido de 820 personas.

El 29 de diciembre de 2000 Renfe y Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros firmaron el contrato marco para la externalización de los compromisos por pensiones causadas de Renfe a 31 de diciembre de 2000, y con fecha 18 de enero de 2001 Renfe ha publicado el Plan General de Prejubilaciones y Bajas Incentivadas correspondiente a los ejercicios 2001 y 2002. A la modalidad de prejubilaciones pueden acogerse voluntariamente los trabajadores en activo y con contrato indefinido con una edad comprendida entre 58 y 64 años en el momento de adhesión al Plan y que hayan ingresado en Renfe con anterioridad a 1967 o en su defecto que se acredite la condición de mutualista en cualquier mutualidad de trabajo por cuenta ajena con anterioridad a 1967. A la modalidad Bajas Incentivadas pueden acogerse los trabajadores en activo y con contrato indefinido que no cumplan los requisitos anteriormente descritos.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Con fecha 26 de enero de 2001 Renfe y la compañía aseguradora Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros, han firmado una póliza de seguros que instrumenta la externalización de los compromisos asumidos por Renfe con sus empleados prejubilados, cuyo contenido se deriva de los expedientes de regulación de empleo, ERE 1992/1993, ERE 1994/1998 y ERE 1999/2000. La fecha de entrada en vigor de esta póliza es 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001. Durante 2001 Renfe ha registrado un menor gasto extraordinario de 38 millones de pesetas en el capítulo "Resultados extraordinarios del ejercicio" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta por diferencias en las hipótesis actuariales consideradas antes de la externalización.

Con fecha 20 de marzo de 2001 Renfe y la compañía aseguradora Banco Vitalicio de España, C. A. de Seguros y Reaseguros, han firmado una póliza de seguros que instrumenta la externalización de los compromisos asumidos por Renfe con sus empleados prejubilados, cuyo contenido se deriva del ERE 2001/2002. La fecha de entrada en vigor de esta póliza es 1 de marzo de 2001. Al 31 de diciembre de 2001 quedaba pendiente de pago 3.091 millones de pesetas registrados en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación adjunto. El pago de dicho importe ha sido realizado el 29 de enero de 2002.

Como resultado del proceso de externalización de los compromisos por pensiones y jubilaciones anticipadas, las obligaciones de Renfe con la compañía aseguradora se limitan a abonar las diferencias derivadas de una eventual modificación de las hipótesis iniciales.

En la nota 10 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2001.

(h) Clasificación de los saldos entre corto y largo plazo

Las obligaciones y pagarés que emite Renfe para financiar su déficit de tesorería así como las deudas contraídas para financiar las inversiones en el inmovilizado se clasifican en función del vencimiento de la deuda viva al cierre del ejercicio, considerando como corto plazo las operaciones con vencimiento anterior a doce meses y como deudas a largo plazo las de vencimiento posterior.

La cuenta a cobrar al Estado por subvenciones compensadoras de déficits y por subvenciones a la explotación no cobradas para las que no existe consignación presupuestaria se recoge en el epígrafe "Estado deudor a largo plazo" del balance de situación adjunto de acuerdo con los principios establecidos para Renfe por la Intervención General de la Administración del Estado.

Las obligaciones de Renfe con su personal pasivo externalizadas se recogen en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo". Las obligaciones de Renfe con el personal activo en concepto de Premio de Permanencia se recogen a largo plazo en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos".

(Continúa)

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

**Memoria de Cuentas Anuales**

Para el resto de saldos del balance de situación, se clasifican a corto plazo los créditos y deudas con vencimiento igual o inferior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es superior a dicho periodo.

(i) Pagarés financieros

Los pagarés emitidos se contabilizan por su valor nominal en el pasivo del balance de situación (véase nota 11) y la diferencia entre dicho valor nominal y el importe efectivo recibido se registra en el activo del balance de situación como "Gastos a distribuir en varios ejercicios" o como "Ajustes por periodificación" en función de su plazo de vencimiento.

(j) Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, Renfe está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con los que, bajo determinadas condiciones, rescinda sus relaciones laborales. La Dirección de la Entidad considera que, caso de producirse, las hajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del TRE 2001/2002, no serían importantes. Por consiguiente, no se han registrado provisiones por este concepto en las cuentas anuales del ejercicio 2001.

(k) Transacciones en moneda extranjera

Los préstamos en moneda extranjera se registran al tipo de cambio en vigor a la fecha de disposición ("histórico").

Al 31 de diciembre de cada año la parte no reembolsada de estos préstamos se refleja en el balance de situación al tipo de cambio en vigor a la fecha del balance y las diferencias de valoración se registran de la siguiente manera:

- Las diferencias de valoración se clasifican en el pasivo del balance de situación en la cuenta "Diferencias de cambio no realizadas" y netean el saldo de deuda en moneda extranjera que se incluye en los epígrafes "Deudas financieras" a largo y corto plazo del pasivo del balance de situación (véase nota 11).
- Las diferencias de cambio que se produjeron en deudas nominadas en monedas de estados participantes en el euro se registraron en la cuenta "Diferencias de cambio en la financiación patrimonial diferida por el efecto euro". Esta cuenta netea el saldo de deuda en moneda extranjera que se incluye en los epígrafes "Deudas financieras" a largo y corto plazo del pasivo del balance de situación (véase nota 11).
- Las diferencias de cambio que se originan en las refinanciaciones de deudas por diferencias entre el tipo de cambio histórico del préstamo y el vigente en el momento de la amortización anticipada se registran en la cuenta "Diferencias de cambio-realizadas" que netea el saldo de deuda en moneda extranjera que se incluye en el epígrafe "Deudas financieras-largo plazo" del pasivo del balance de situación (véase nota 11).

(Continúa)



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- Las diferencias de cambio que se originan en el reembolso (parcial o total) de préstamos, por diferencias entre el tipo de cambio al que los préstamos se encuentran registrados y el vigente en el momento del pago efectivo, se registran con cargo o abono, según corresponda, al epígrafe "Estado deudor a largo plazo" (véanse notas 6 y 18), ya que el Estado asume el riesgo de la diferencia de cambio.

(l) Impuesto sobre Sociedades

El gasto por Impuesto sobre Sociedades del ejercicio se calcula en función del resultado contable antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias de naturaleza permanente con el resultado fiscal, y minorado por las bonificaciones y deducciones de la cuota. El efecto impositivo de las diferencias temporales se incluye, cuando corresponde, en las partidas de impuestos anticipados o diferidos del balance de situación.

Los créditos fiscales por pérdidas compensables se reconocen como menor gasto de impuestos en el ejercicio en que tiene lugar su compensación.

Desde el ejercicio 2000 la Entidad tributa en régimen de consolidación fiscal con sus empresas filiales Equipamientos de Espacio y Estaciones, S.A. (EQUIDES), Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA), Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) y Coin, S.A. (COINSA).

Cuando una sociedad del grupo consolidable tiene en el ejercicio una base imponible negativa, y el conjunto de sociedades que forman el grupo consolidable compensan la totalidad o parte del mismo en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, se genera un derecho de cobro a favor de dicha sociedad. En el caso de que la sociedad genere bases imponibles positivas, se genera una obligación de pago a favor de Renfe.

(m) Contabilización de ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se registran contablemente en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

No obstante, siguiendo el principio de prudencia, Renfe únicamente contabiliza los beneficios realizados a la fecha de cierre del ejercicio, en tanto que los riesgos y las pérdidas previsibles, aún siendo eventuales, se contabilizan tan pronto son conocidos.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(n) Compensación de gastos financieros asociados a la financiación de la deuda del Estado

De acuerdo con los principios contables aplicables a Renfe, los gastos correspondientes a la financiación de la deuda del Estado no deben incidir en la cuenta de resultados de Renfe, por lo que se registra un ingreso en la misma en concepto de compensación de intereses por el coste de la financiación de esta deuda.

En el ejercicio 2001 Renfe ha registrado una subvención de explotación en concepto de compensación de gastos asociados a la financiación de la deuda del Estado por importe de 34.811 millones de pesetas (véase nota 15).

(o) Subvenciones a la explotación

Son aplicables a Renfe las siguientes subvenciones a la explotación:

- Las concedidas para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el convenio de gestión de la infraestructura.
- Las concedidas para el cumplimiento de los contratos de servicio público.
- Las concedidas para compensar el coste asociado a la deuda por cuenta del Estado.
- Las concedidas para el logro de los objetivos establecidos en el Plan de Recursos Humanos previsto en los Contratos-Programa.
- Subvenciones recibidas de Comunidades Autónomas o Ayuntamientos.

Las subvenciones a la explotación se registran como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Renfe ha registrado en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta del ejercicio 2001 subvenciones del Estado por un importe de 206.071 millones de pesetas (véase nota 15) y subvenciones de Comunidades Autónomas por importe de 3.710 millones de pesetas.

(p) Compensación de pérdidas

En aplicación de los criterios contenidos en el Contrato-Programa 1999-2000, determinadas consignaciones de crédito del Estado a favor de Renfe se han destinado a compensar las pérdidas resultantes de la agregación de los resultados de las Unidades de Negocio encuadradas dentro del denominado Plan de Viabilidad (Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado y Mantenimiento Integral de Trenes), así como de las Unidades de Negocio de Estaciones Comerciales, Comercialización de Telecomunicaciones, Patrimonio y Urbanismo, y Alta Velocidad (AVE). Era también objeto de reposición por parte del Estado dentro de este concepto, el mayor gasto derivado de la aplicación de la regla de la prorrata del I.V.A. Los importes por compensación de pérdidas vienen registrándose como aportaciones al capítulo "Fondos Propios" del balance de situación.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2001 el importe de las aportaciones por compensación de pérdidas que Renfe ha calculado, aplicando los criterios establecidos con el Contrato Programa 1999-2000 y de acuerdo con la distribución establecida para dicho ejercicio en la memoria del Programa de Actuación Plurianual para el periodo 2002-2004, ha ascendido a 29.684 millones de pesetas (véase nota 8).

(q) Cuenta de resultados por área de actividad

Con objeto de determinar el resultado de las distintas Unidades de Negocio que configuran a Renfe, se ha establecido un procedimiento para la imputación de los ingresos y costes directamente asignables a cada Unidad de Negocio y para la transferencia de costes de los servicios que éstas se prestan entre sí. Los ingresos y costes no imputables a la gestión de las Unidades de Negocio se agrupan en un epígrafe separado bajo la denominación de "Comunes" (véase nota 22).

(r) Operaciones de intercambio financiero

Renfe registra las operaciones de permuta financiera vinculadas a sus operaciones de financiación con criterios homogéneos con los aplicados a la operación principal a la que transforman o cubren, de forma que en el balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias se refleje el efecto conjunto de ambas operaciones.

Renfe periodifica los intereses a cobrar y a pagar de estas operaciones hasta su vencimiento siguiendo un criterio financiero. Cuando la evolución de los mercados crediticios aconsejan la cancelación anticipada de alguna de ellas, el resultado de la misma se registra en la línea de "intereses de financiación" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(4) Inmovilizaciones Materiales

El detalle del saldo y movimiento del ejercicio 2001 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada es como sigue:

	Millones de pesetas				Saldo al 31.12.2001
	Saldo al 31.12.2000	Adiciones y traspasos de obra en curso	Retiros	Afloraciones y reclasificaciones	
<b>Coste</b>					
Terrenos y construcciones					
Terrenos	10.869	506	(115)	115	11.375
Edificios y construcciones	174.659	10.002	(2.098)	157	182.720
	185.528	10.508	(2.213)	272	194.095
Instalaciones de la vía (a)	994.444	22.868	(1.812)	684	1.016.184
Elementos de transporte (b)					
Locomotoras y trenes autopropulsados	538.322	13.546	(3.722)	-	548.146
Material remolcado y vagones	153.582	12.896	(6.424)	-	160.054
Otros elementos de transporte	23.438	2.106	(3.279)	-	22.265
	715.342	28.548	(13.425)	-	730.465
Otras inmovilizaciones materiales	185.599	9.066	(970)	38	193.733
Inmovilizaciones en curso	107.706	34.868	-	-	142.574
<b>Total coste</b>	<b>2.188.619</b>	<b>105.858</b>	<b>(18.420)</b>	<b>994 (d)</b>	<b>2.277.051</b>
<b>Amortización acumulada</b>					
Edificios y construcciones	(74.741)	(3.847)	1.031	-	(77.557)
Instalaciones de la vía	(579.548)	(31.959)	1.329	-	(610.178)
Elementos de transporte					
Locomotoras y trenes autopropulsados	(251.294)	(27.786)	3.600	-	(275.480)
Material remolcado y vagones	(109.098)	(7.992)	5.714	-	(111.376)
Otros elementos de transporte	(10.695)	(1.204)	1.020	-	(10.879)
	(371.087)	(36.982)	10.334	-	(397.735)
Otras inmovilizaciones materiales	(114.572)	(10.197)	885	-	(123.884)
<b>Total amortización acumulada</b>	<b>(1.139.948)</b>	<b>(82.985) (c)</b>	<b>13.579</b>	<b>-</b>	<b>(1.209.354)</b>
	<u>1.048.671</u>	<u>22.873</u>	<u>(4.841)</u>	<u>994</u>	<u>1.067.697</u>

(ANEXO I)

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- (a) Incluye los costes de las explanaciones de terrenos realizadas con posterioridad a la creación de Renfe, así como otros gastos relacionados con expropiaciones que han sido soportados por la Entidad. Los principios contables establecidos por la Intervención General de la Administración del Estado determinan que los costes de las explanaciones de terrenos deben formar parte de las instalaciones de la vía y someterse a los criterios de amortización aplicados a la infraestructura de vía.
- (b) De una parte de los elementos de transporte de Renfe al 31 de diciembre de 2001, locomotoras, trenes autopropulsados, material remolcado y vagones, cuyos valores de coste y correspondiente amortización acumulada ascienden a 234.149 y 106.451 millones de pesetas, respectivamente, garantizan los préstamos por importe de 212.908 millones de pesetas (véase nota 11), concedidos por Eurofima para la financiación de dicho material rodante, según las condiciones establecidas en el Acuerdo Básico de creación de Eurofima y en los respectivos contratos de financiación.
- (c) De este importe, 81.092 millones de pesetas se han registrado con cargo al epígrafe "Amortizaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta y 1.893 millones de pesetas (notas 3 (a) y 19) con cargo al capítulo "Resultados extraordinarios del ejercicio" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta, correspondientes principalmente al importe necesario para completar la amortización de material rodante sin aprovechamiento comercial.
- (d) Recoge terrenos y otros activos recibidos en adscripción por 115 y 879 millones de pesetas respectivamente. (Véase nota 8).

De acuerdo con los mismos procedimientos que sigue el Estado con sus inmuebles y obras de infraestructura, Renfe sigue el criterio de no suscribir seguros sobre estos activos, a excepción de los que cubren los riesgos extraordinarios de la infraestructura, excluyendo de esta cobertura las estaciones, túneles, puentes y resto de edificios. Existen asimismo pólizas de daños convencionales para determinado material rodante, básicamente material de alta velocidad.

Por otro lado, Renfe, al igual que el Estado, no ha inscrito sus inmuebles y obras de infraestructura en el Registro de la Propiedad, a excepción de las viviendas para los empleados.

Los bienes completamente amortizados al 31 de diciembre de 2001 ascendían a 359.769 millones de pesetas.

En el PAIF de Renfe correspondiente al ejercicio 2001, la inversión básica a realizar en dicho ejercicio se estimó en 94.373 millones de pesetas. Este volumen de inversión no incluía la relativa al nuevo material rodante derivado de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, por importe de 100 millones de pesetas. Durante 2001 Renfe ha realizado una inversión adicional en inmovilizado material y participaciones financieras de 15.069 millones de pesetas, que ha sido financiada con recursos generados por ventas y expropiaciones de terrenos, con Fondos Feder y con aportaciones de terceros derivadas de convenios o acuerdos.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(5) Inmovilizaciones Financieras

El movimiento del ejercicio 2001 de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla a continuación:

	Millones de pesetas			Total
	Participaciones financieras	Finanzas, depósitos y otros	Provisiones	
Saldo al 31 de diciembre de 2000	19.886	178	(6)	20.058
Adiciones	1.247	81	(213)	1.115
Retiros y traspasos	(84)	(135)	-	(219)
Saldo al 31 de diciembre de 2001	<u>21.049</u>	<u>124</u>	<u>(219)</u>	<u>20.954</u>

(a) Participaciones financieras

El detalle de las participaciones financieras al 31 de diciembre de 2001 es como sigue:

	Millones de pesetas
Participaciones mayoritarias	1.850
Participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%	9.879
Participaciones inferiores al 20%	
Eurofima	8.959
Intercontainer, S.A.	199
Otras sociedades	<u>162</u>
Total participaciones inferiores al 20%	<u>9.320</u>
Total participaciones financieras	21.049
Provisión por depreciación	<u>(219)</u>
	<u>20.830</u>

Al 31 de diciembre de 2001 se encuentran pendientes de desembolsar 9.189 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otras deudas a largo plazo" del balance de situación adjunto. De este importe 8.186 millones de pesetas corresponden a la participación en Eurofima.

(Continúa)

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

**Memoria de Cuentas Anuales**

Al 31 de diciembre de 2001 el efecto patrimonial que se derivaría de la consolidación de las sociedades en las que la Entidad posee participación mayoritaria, no es significativo. Asimismo, las transacciones realizadas con las sociedades participadas durante el ejercicio 2001 no han sido significativas.

Los activos y pasivos con empresas del Grupo y asociadas, recogidos respectivamente dentro de los epígrafes "Inmovilizaciones materiales", "Deudores" y "Proveedores" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001, adjunto, son los que se detallan a continuación:

	Millones de pesetas	
	Saldos deudores	Saldos acreedores
Vías y Desarrollo Urbanos, S.A.	5.630	-
Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	3.018	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	1.522	66
Renfurbis, S.A.	2.650	-
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	2.386	27
Tricéfalo, S.A.	2.324	-
Renfapex 2000, S.A.	776	-
Pool Ibérico Ferroviario, A.I.E.	589	20
Desarrollos Inmobiliarios de Castilla		
La Mancha, S.A.	661	-
Bano Real, S.A.	1.062	-
Residencial Langa, S.A.	670	-
Alfil Logistics, S.A.	325	16
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.	2	471
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.	12	983
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.	63	130
Comercial del Ferrocarril, S.A.	321	365
Consorcio Urbanístico de Jerez	3.329	-
Águilas Residencial, S.A.	308	-
Cercrail, A.I.E.	318	-
Resto de Empresas del Grupo y asociadas	<u>2.585</u>	<u>235</u>
<b>Total</b>	<b>28.551</b>	<b>2.313</b>

Los saldos deudores con Comercial del Ferrocarril, S.A. y con Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. incluyen unos importes de 243 y 44 millones de pesetas, respectivamente, correspondientes a las cuotas que ambas sociedades aportan en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades (véase nota 13).

(Continúa)

20

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Las principales sociedades participadas, y la información relacionada con las mismas son las que se detallan a continuación:

Nombre	Actividad	Porcentaje de participación	Millones de pesetas		
			Coste de la participación	Capital y reservas	Beneficio (pérdida) del ejercicio
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDES A) (a)	Gestión inmobiliaria	100%	907	974	(6)
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) (a)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe, y promoción y explotación de equipamientos comerciales	100%	867	1.450	262
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMPESA) (b)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	100%	20	48	10
RBDALSA, S.A. (b)	Soldadura y regeneración de carril	52%	31	355	240
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (b)	Investigación ferroviaria	51%	25	735	115
<b>Total participaciones directas superiores al 50%</b>			<b>1.850</b>		
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) (a)	Transportes ferroviarios	20%	2.117	19.317	1.022
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT) (b)	Transportes ferroviarios	36%	1.142	1.969	130
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.400	3.521	3
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	932	2.325	1
Promociones Residenciales Sofesrad, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	684	1.701	(123)
Bano Real, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	614	1.520	(5)
Triocélido, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	600	1.489	(6)
Renfurbis, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	370	924	(2)
Alfil Logistics, S.A. (b)	Gestión inmobiliaria	40%	240	540	(210)
<b>Otras participaciones</b>	Varias	-	<b>1.780</b>		
<b>Total participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%</b>			<b>9.879</b>		

(a) Cuentas anuales auditadas al 31 de diciembre de 2001.

(b) Cuentas anuales sin auditar al 31 de diciembre de 2001.

(Continúa)



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(6) Estado Deudor a Largo y Corto Plazo

El detalle de la composición del saldo de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 es como sigue:

	Millones de pesetas	
	A largo plazo	A corto plazo
Situaciones transitorias de financiación	490.094	-
Compensación de diferencias negativas de cambio	64.473	-
Subvenciones a la explotación	24.453	-
Subvención Plan de Recursos Humanos	33.980	5.000
Subvenciones incentivo al tráfico de cercanías	8.868	-
	<u>621.868</u>	<u>5.000</u>

(a) Situaciones transitorias de financiación

El detalle de la composición del saldo de este apartado al 31 de diciembre de 2001 es como se detalla a continuación:

	Millones de pesetas
Deuda por déficits anteriores a 1994	477.654
Compensaciones Contrato-Programa para pérdidas anteriores a 1994 (nota 8)	<u>12.440</u>
	<u>490.094</u>

La cuenta "Deuda por déficits anteriores a 1994" recoge los importes pendientes de cobro por insuficiencia de las consignaciones presupuestarias de ejercicios anteriores a 1994 para cubrir los déficits de explotación, por superar éstos a las previsiones contempladas en los Presupuestos Generales del Estado.

Aunque los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2001 no consignan partida alguna para la reducción de esta deuda, los principios contables aplicables a Renfe indican que el Estado asume el coste financiero de la misma (véase nota 3 (n)).

La cuenta "Compensaciones Contrato-Programa para pérdidas anteriores a 1994" incluye las aportaciones que deberá hacer efectivas el Estado para cubrir los resultados extraordinarios correspondientes a ejercicios anteriores a 1994, que se pusieron de manifiesto a lo largo de la vigencia del Contrato-Programa 1994-1998, de acuerdo con lo establecido en el Acta número 4 de la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa.

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(b) Compensación de diferencias negativas de cambio

El saldo de esta cuenta al 31 de diciembre de 2001 recoge la cuenta a cobrar al Estado para compensar las diferencias negativas de cambio producidas en las amortizaciones, parciales o totales, de los préstamos y créditos que tienen la naturaleza de Deuda del Estado. Su movimiento durante el ejercicio 2001 es el que se detalla a continuación:

	Millones de pesetas
Saldo al 31 de diciembre de 2000	56.299
Diferencias de cambio ejercicio 2001 (nota 18)	13.435
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2000 (nota 8 (b))	<u>(5.261)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2001	<u>64.473</u>

(c) Subvenciones a la explotación

Este concepto recoge los importes pendientes de cobro al Estado por las subvenciones de explotación y la aportación por Plan de Viabilidad.

El movimiento de esta cuenta durante el ejercicio 2001 es el que se detalla a continuación:

	Millones de pesetas
Saldo al 31 de diciembre de 2000	24.453
Subvenciones del ejercicio 2001	
Registradas en la cuenta de pérdidas y ganancias (nota 15)	194.828
Por compensación de pérdidas (nota 8)	<u>29.684</u>
	224.512
Consignaciones ejercicio 2001 cobradas	<u>(224.512)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2001	<u>24.453</u>

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

La distribución de las consignaciones de crédito establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2001 registrada por Renfe, siguiendo los criterios que se establecían en el Contrato-Programa 1999-2000 y según el desglose presentado para dicho año en la memoria del Programa de Actuación Plurianual correspondiente al periodo 2002-2004, es como sigue:

	Millones de pesetas
Por contrato de servicio público de cercanías	32.340
Por contrato de servicio público de regionales	8.036
Por gestión de la infraestructura	119.641
Compensación de intereses	34.811
Registrado en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	194.828
Por compensación de pérdidas	29.684
	224.512

(d) Subvención plan de Recursos Humanos

Este epígrafe recoge los importes pendientes de cobro por las subvenciones para compensación del coste del Plan de Recursos Humanos establecido en los Contrato-Programa.

El movimiento de esta cuenta durante el ejercicio 2001 es el que se detalla a continuación:

	Millones de pesetas
Saldo al 31 de diciembre de 2000	32.737
Plan de reestructuración ejercicio 2001 (nota 15)	11.243
Consignaciones cobradas en 2001	(5.000)
Saldo al 31 de diciembre de 2001	38.980

El Contrato-Programa en vigor hasta 31 de diciembre de 2000 determinaba que, para cumplir el compromiso de establecer una política de contención salarial, Renfe propondría los oportunos expedientes de regulación de plantilla. Las necesidades anuales de estos Planes tendrían la consideración de deuda por cuenta del Estado.

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

La subvención anual de 5.000 millones de pesetas destinada a financiar el coste de la reestructuración de plantilla se actualiza al término de cada ejercicio en función del coste real efectivamente abonado por las bajas producidas, reduciéndose por la parte no utilizada en el ejercicio. En el ejercicio 2001 la Sociedad ha procedido a registrar 6.243 millones de pesetas adicionales, de acuerdo con la evaluación real del coste del Plan de Recursos Humanos correspondiente al ejercicio 2001, que en aplicación de los compromisos adquiridos por el Estado en el Contrato-Programa 1999-2000 Renfe ha considerado que serán objeto de compensación por parte del Estado.

(7) Deudores

El detalle del saldo de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 es como sigue:

	Millones de pesetas
Clientes por transporte de mercancías	15.698
Clientes por transporte de viajeros	1.874
Clientes por servicios y concesiones	30.068
Ingresos pendientes de facturar	
Deudores por venta de terrenos	1.184
Otros	10.170
Otros deudores	<u>3.354</u>
	62.348
Menos	
Provisión para insolvencias	(10.068)
Provisión para bonificaciones	<u>(1.609)</u>
	<u>(11.677)</u>
	<u>50.671</u>

La cuenta "Clientes por servicios y concesiones" recoge, principalmente, un importe de 6.941 millones de pesetas correspondiente a la cesión de uso de la red de fibra óptica de RENFE, y un importe de 12.025 millones de pesetas correspondiente a las operaciones patrimoniales de venta de terrenos desarrolladas por la Entidad.

El detalle de otros ingresos pendientes de facturar a 31 de diciembre de 2001 es como sigue:

	Millones de pesetas
Transportes de mercancías pendientes de facturar	2.367
Transporte de viajeros pendientes de facturar	5.455
Fibra óptica servicios y concesiones pendientes de facturar	1.010
Otros conceptos pendientes de facturar	<u>1.338</u>
	<u>10.170</u>

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Otros deudores incluye un importe de 65 millones de pesetas correspondiente al Impuesto sobre Sociedades a cobrar de la Hacienda Pública (véase nota 13).

El movimiento de las provisiones para insolvencias y bonificaciones durante el ejercicio 2001 es como sigue:

	Millones de pesetas		
	Provisión para insolvencias	Provisión para bonificaciones	Total
Saldos al 1 de enero	(7.665)	(2.360)	(10.025)
Dotaciones	(2.593)	(4.128)	(6.721)
Aplicaciones de la provisión	190	4.735	4.925
Cancelaciones	-	144	144
Saldos al 31 de diciembre	<u>(10.068)</u>	<u>(1.609)</u>	<u>(11.677)</u>

(8) Fondos propios

El detalle y movimiento de los fondos propios durante el ejercicio 2001 se muestra en el Anexo I adjunto, el cual forma parte integrante de esta nota de la memoria de cuentas anuales.

(a) Aportación patrimonial

La cuenta "Aportación de Inversiones" recoge, principalmente, dotaciones presupuestarias del Estado para financiar las inversiones en inmovilizado material.

La cuenta "Patrimonio recibido en adscripción" recoge el coste del inmovilizado correspondiente a bienes de dominio público y del patrimonio del Estado adscritos a Renfe, que han sido inventariados y registrados por la Entidad (véase nota 3 (a)), así como del inmovilizado construido por el Ministerio de Fomento cuya propiedad ha sido traspasada a Renfe. El saldo al 31 de diciembre de 2001 recoge, principalmente, el importe de las obras de remodelación de las Redes Arteriales Ferroviarias de Sevilla, Córdoba, Gijón y Jaén realizadas por el Ministerio.

La cuenta "Aportación del Estado para amortización financiera de créditos" recoge las compensaciones del Estado para financiar las cancelaciones de créditos de la deuda originada antes del 11 de febrero de 1994 a su vencimiento definitivo. Dicha deuda está sujeta a la garantía del Estado.

Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en la Ley 5/1968, de 5 de abril, de Presupuestos Generales del Estado, el pago de los intereses y la amortización de las obligaciones emitidas por Renfe en el período comprendido entre el 1 de octubre de 1946 y el 1 de enero de 1957 fueron efectuados directamente por el Estado. Renfe registró en la cuenta "Subvenciones de obligaciones" el efecto de esta aportación patrimonial.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

La cuenta "Minusvalía por incorporación del inventario" recoge, principalmente, la minusvalía producida en relación con la realización del inventario del inmovilizado material llevado a cabo en 1986 (véase nota 3 (a)). En esta cuenta se registran asimismo las plusvalías, así como las correspondientes regularizaciones, producidas por la afloración de terrenos traspasados por el Estado para dar cumplimiento a lo dispuesto en la LOTT.

(b) Aportación para compensación de pérdidas

De acuerdo con los principios y normas contables de la Intervención General de la Administración del Estado aplicables a Renfe y con el Acta número 4 de la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa 1994-1998, a las aportaciones del Estado que resulten del Plan de Viabilidad se les reconoce un tratamiento diferenciado del resto de las aportaciones dado que se trata de subvenciones para compensar pérdidas y se deben devengar en el mismo ejercicio en que se producen. Durante el ejercicio 2001 Renfe ha registrado un importe de 29.684 millones de pesetas como aportación para compensación de pérdidas correspondiente al ejercicio 2001, como consecuencia de aplicar los criterios de asignación contenidos en el Contrato-Programa 1999-2000 a las consignaciones de crédito del Estado para el año 2001 a favor de Renfe, siguiendo hipótesis coherentes con los niveles de exigencia y objetivos de dicho Contrato-Programa.

Con fecha 26 de marzo de 2002 la Intervención General de la Administración del Estado ha emitido su informe de control financiero de la liquidación del Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000 para el ejercicio 2000 (véase nota 1(c)). Como consecuencia de este informe, de acuerdo con lo establecido en el Contrato-Programa 1999-2000, se propone la aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2000 por importe de 5.261 millones de pesetas, a sanear deuda por cuenta del Estado, correspondiente a compensación de diferencias negativas de cambio. En consecuencia, Renfe ha reducido en 2.844 millones de pesetas el epígrafe "Aportación para compensación de pérdidas" y ha aumentado en 2.417 millones de pesetas el epígrafe "Resultados de ejercicios anteriores", ambos del capítulo "Fondos propios", con contrapartida en la cuenta "Compensación diferencias negativas de cambio" incluida en el epígrafe "Estado deudor a largo plazo" del balance de situación adjunto (véase nota 6(b)).

(c) Sancamiento del balance por adaptación a los nuevos principios

La cuenta "Sancamiento del balance por adaptación a los nuevos principios" recoge el efecto patrimonial de la modificación del valor de los distintos elementos patrimoniales al 1 de enero de 1993 para adaptarlo a los nuevos principios contables y normas de valoración establecidos por la Intervención General de la Administración del Estado. El efecto de los cambios de principios que se produjo con fecha 1 de enero de 1993 ascendió a 180.020 millones de pesetas y se debió fundamentalmente a dotaciones de provisiones de personal, provisiones de grandes reparaciones y amortizaciones de explanaciones.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(9) Ingresos a Distribuir en Varios Ejercicios

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto recoge, principalmente, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2001 es como se detalla a continuación:

	Millones de pesetas			Total
	Fondos FEDER	Otras subvenciones en capital	Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	
Saldos al 31 de diciembre de 2000	77.416	12.988	1.022	91.426
Fondos FEDER recibidos en 2001	5.625	-	-	5.625
Otras subvenciones recibidas en 2001	-	407	-	407
Otros ingresos a distribuir recibidos en el ejercicio 2001	-	-	2.855	2.855
Imputación a resultados del ejercicio				
A subvenciones de capital	4.933	603	44	5.580
A diversos epígrafes	-	61	18	79
Saldos al 31 de diciembre de 2001	78.108	12.731	3.815	94.654

(10) Provisiones para Riesgos y Gastos

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" durante el ejercicio 2001 es como se detalla a continuación:

	Millones de pesetas			Total
	Provisiones para gastos de personal		Provisión para grandes reparaciones	
	Premios de permanencia	Otros		
Saldos al 31.12.2000	4.999	527	2.395	7.921
Dotación del ejercicio	471	3.914	183	4.568
Pagos del ejercicio	(235)	(3.933)	-	(4.168)
Regularización	(7)	-	-	(7)
Trasposos a corto plazo	-	-	(288)	(288)
Saldos al 31.12.2001	5.228	508	2.290	8.026

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de Renfe, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 3 (f)).

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

El epígrafe "Otros" recoge el valor de los fondos sociales y los derivados de la colaboración con la Seguridad Social en la gestión de la incapacidad temporal, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

En la cuenta "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación a 31 de diciembre de 2001 adjunto, se encuentran registrados 3.091 millones de pesetas correspondientes a los compromisos por jubilaciones anticipadas correspondientes al expediente de regulación de empleo 2000-2001 cuyo pago se ha producido el 29 de enero de 2002.

(11) Deudas Financieras

Las deudas financieras recogen principalmente los pasivos dedicados a financiar el aplazamiento del pago de la deuda del Estado con Renfe así como la deuda contraída por esta última, previa autorización del Estado, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Programa de Actuación, Inversiones y Financiación (PAIF).

(Continúa)



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
 RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Al 31 de diciembre de 2001 el detalle de las deudas financieras de Renfe es como sigue:

	Tipo de Interés	Millones de pesetas				Saldo dispuesto a tipo de cierre menos diferencia de cambio	
		Saldo dispuesto a tipo de cambio el 31.12.01	Diferencias de cambio no realizadas (nota 3(k))	Diferencias de cambio en el ejercicio euro (*)	Saldo dispuesto a tipo de cambio histórico	Vencimiento	
		A como plazo	A largo plazo				
<b>Deuda en moneda extranjera</b>							
Banco Europeo de Inversiones	3,24% a 11,55%	86.553	(10.651)	-	55.902	6.653	49.249
Eurofima	3,17% a 11,01%	152.566	(54.417)	-	98.149	11.714	86.435
Diferencias de cambio realizadas (refinanciación) (nota 3 (k))	-	-	-	-	-	-	(1.353)
<b>Total deuda en moneda extranjera</b>		<b>239.119</b>	<b>(85.068)</b>	<b>-</b>	<b>154.051</b>	<b>18.367</b>	<b>134.684</b>
<b>Préstamos y créditos en pesetas</b>							
Banco Europeo de Inversiones	3,24% a 11,55%	199.117	-	(7.130)	191.987	13.520	178.467
Eurofima	3,17% a 11,01%	115.022	-	(263)	114.759	-	114.759
Depfa-Bank Europe plc	Euribor +0,08% a 0,09%	199.664	-	-	199.664	-	199.664
Depfa-Bank Europe plc	Euribor+0,095%	83.193	-	-	83.193	-	83.193
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria	Euribor +0,08% a 0,09%	70.000	-	-	70.000	-	70.000
Caja Madrid Sindicado Ahorro Corporación Financiera Sindicado (**)	9,17%	40.000	-	-	40.000	-	40.000
Instituto de Crédito Oficial Sindicado	Euribor + 0,07%	25.000	-	-	25.000	-	25.000
Santander Central Hispano	8,45%	5.000	-	-	5.000	-	5.000
Pólizas de crédito (varios bancos)	Milae +0,05% a 0,25%	3.548	-	-	3.548	3.548	-
<b>Total préstamos y créditos en pesetas</b>		<b>790.544</b>	<b>-</b>	<b>(7.393)</b>	<b>783.151</b>	<b>67.068</b>	<b>716.083</b>
<b>Obligaciones y bonos</b>							
Obligaciones mayo 94	8,70%	8.000	-	-	8.000	8.000	-
Obligaciones mayo 94	9,55%	10.000	-	-	10.000	-	10.000
Obligaciones junio 94	9,95%	10.000	-	-	10.000	-	10.000
Obligaciones julio 94	9,90%	15.000	-	-	15.000	-	15.000
Obligaciones julio 94	10,30%	10.000	-	-	10.000	-	10.000
Obligaciones octubre 94	10,50%	8.000	-	-	8.000	-	8.000
Bonos diciembre 94	10,55%	2.000	-	-	2.000	-	2.000
Obligaciones julio 95	10,00%	6.000	-	-	6.000	-	6.000
Obligaciones marzo 96	9,70%	30.000	-	-	30.000	-	30.000
		100.000	-	-	100.000	8.000	92.000
<b>Pagarés de empresa en pesetas</b>		<b>73.781</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>73.781</b>	<b>73.001</b>	<b>780</b>
<b>Total obligaciones, bonos y pagarés</b>		<b>173.781</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>173.781</b>	<b>81.001</b>	<b>92.780</b>
<b>Total deudas financieras</b>		<b>1.203.444</b>	<b>(85.068)</b>	<b>(7.393)</b>	<b>1.110.983</b>	<b>166.436</b>	<b>943.188</b>

(\*) Esta columna recoge el saldo de la cuenta "Diferencias de cambio en la financiación patrimonial diferida por el efecto euro" (véase nota 3 (k)).

(\*\*) Préstamo a tipo fijo estructurado mediante una perruta de tipo de interés, que se realizó conjuntamente con la operación de financiación con el objeto de que el coste resultante fuese invariable durante el período de vigencia del mismo.

(Continúa)

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

Memoria de Cuentas Anuales

La amortización financiera de las deudas, valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre del ejercicio, tiene el siguiente detalle por años de vencimiento:

Ejercicio	Millones de pesetas
2002	112.386
2003	107.752
2004	88.052
2005	89.797
Después de 2005	805.457
	1.203.444

El tipo de interés medio del pasivo de Renfe al 31 de diciembre de 2001 es del 5,84 % anual.

Al 31 de diciembre de 2001, el límite de las líneas de crédito que Renfe tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 102.312 millones de pesetas, de los cuales se encontraban dispuestos 3.548 millones de pesetas. El vencimiento de las pólizas de crédito se producirá en el ejercicio 2002.

(12) Operaciones de Futuro

Renfe mantiene una política de gestión activa de los riesgos derivados de la fluctuación de los tipos de interés. Con el objetivo de minimizar el impacto de su variación en la cuenta de pérdidas y ganancias se realizan operaciones de permuta financiera vinculadas con las operaciones de financiación.

A continuación se presenta el desglose de valores noxionales por tipos de productos derivados que mantiene la Sociedad al 31 de diciembre de 2001:

	Millones de pesetas
Operaciones de futuro de tipo de interés	
SWAPS (permutas financieras sobre tipos de interés)	221.650
FRAS (operaciones de fluctuación de tipos de interés)	13.245
	234.895

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
 RFD NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Las operaciones de fluctuación de tipos de interés tienen vencimiento en 2002. El plazo residual de vencimiento de los valores nominales de las permutas financiera y su valor de mercado a 31 de diciembre de 2001, calculado de acuerdo con criterios de valoración generalmente aceptados, son como sigue:

	Millones de pesetas	
	Nocional	Valor de mercado
A un año	40.973	315
A dos años	27.677	897
A tres años	63.000	(797)
A cuatro años	20.000	(1.962)
A cinco años	70.000	(6.130)
	221.650	(7.677)

Las permutas financieras se han realizado con entidades bancarias de reconocido prestigio cuyas calificaciones crediticias según la Agencia Moody's Investor Service se sitúan en el rango AA1 a AA3. Estas operaciones consisten básicamente en transformar tipos de interés fijo del euro y franco suizo que oscilan entre un 3,5% y un 10,5% anual de operaciones principales por importe de 121.650 millones de pesetas en tipos o cestas de tipo de interés variable del euro, franco suizo y libra esterlina, así como en transformar los tipos de interés variable del euro de operaciones principales por importe de 100.000 millones de pesetas en tipos de interés variable del dólar estadounidense o en cestas de tipo de interés variable del franco suizo y libra esterlina.

(13) Situación Fiscal

El detalle de la composición del saldo de la cuenta "Administraciones Públicas" al 31 de diciembre de 2001 es como sigue:

	Millones de pesetas
Hacienda Pública acreedora	
Por IVA	1.810
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre Rendimientos del Capital Mobiliario	2.648
Organismos de la Seguridad Social acreedores	3.808
	8.266

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(a) Impuesto sobre Sociedades

La Entidad presenta anualmente una declaración a efectos del Impuesto sobre Sociedades en régimen de declaración consolidada con la sociedades dependientes que se describen en la nota 3(1). Los beneficios, determinados conforme a la legislación fiscal, están sujetos a un gravamen del 35% sobre la base imponible. De la cuota resultante pueden practicarse ciertas deducciones.

Debido al diferente tratamiento que la legislación fiscal permite para determinadas operaciones, el resultado contable difiere de la base imponible fiscal. A continuación se incluye una conciliación entre el resultado contable del ejercicio 2001 y la base imponible fiscal estimada de dicho ejercicio a aportar por la Entidad en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades. Asimismo, se incluye el cálculo de la estimación del Impuesto sobre Sociedades consolidado del ejercicio 2001, del cual la Entidad, como empresa dominante dentro del grupo consolidado, es responsable tributaria:

	<u>Millones de pesetas</u>
Resultado contable del ejercicio, antes de impuestos	(22.559)
Diferencias permanentes	204
Diferencias temporales	
Con origen en el ejercicio	18.660
Reversión de ejercicios anteriores	<u>(4.864)</u>
Base imponible de la Entidad	(8.559)
Base imponible aportada por las sociedades dependientes	<u>981</u>
Base imponible consolidada	(7.578)
Cuota al 35%	-
Retenciones y pagos a cuenta	
De la Entidad	(29)
De las sociedades dependientes	<u>(36)</u>
Impuesto sobre Sociedades a cobrar (nota 7)	<u>(65)</u>

(Continúa)

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

**Memoria de Cuentas Anuales**

El ingreso por Impuesto sobre Sociedades se calcula como sigue:

	<u>Millones de pesetas</u>
Base contable aportada por las sociedades dependientes al 35%	343
Deducciones aplicadas por las sociedades dependientes	<u>(20)</u>
Ingresos del ejercicio de la Entidad	<u>323</u>

Renfe ha registrado derechos de cobro por conceptos fiscales con sus sociedades dependientes Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) y Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) derivados del proceso de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, por importes de 243 y 44 millones de pesetas, respectivamente (véase nota 5(a)).

El detalle de las diferencias temporales en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales es como sigue:

	<u>Millones de pesetas</u>
<b>Con origen en el ejercicio</b>	
Provisión para insolvencias	2.017
Dotaciones a planes de jubilación	9.294
Provisión para riesgos y gastos	4.568
Provisiones para deudores	1.195
Provisiones para otros gastos	1.586
	<u>18.660</u>
<b>Reversión de ejercicios anteriores</b>	
Provisión para riesgos y gastos	(4.341)
Dotaciones a planes de jubilación	(272)
Provisión para otros gastos	<u>(251)</u>
	<u>(4.864)</u>

La Entidad, siguiendo un criterio de prudencia, no registra el efecto impositivo anticipado de las diferencias temporales.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

<u>Ejercicio</u>	<u>Millones de pesetas</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
1998	33.099	2013
1999	34.959	2014
2000	30.812	2015
2001 (estimada)	7.578	2016

De acuerdo con la legislación vigente, las pérdidas fiscales de un ejercicio pueden compensarse a efectos impositivos con los beneficios de los quince ejercicios siguientes. Sin embargo, el importe final a compensar por dichas pérdidas fiscales pudiera ser modificado como consecuencia de la comprobación de los ejercicios en que se produjeron. El balance de situación adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de pérdidas.

(b) Efecto de la prorrata del IVA

En el ejercicio 1999 Renfe modificó su cálculo de la regla de la prorrata del Impuesto sobre el Valor Añadido de acuerdo con la Ley 66/1997, de 30 de diciembre. Dicha regulación entró en vigor el 1 de enero de 1998 y excluía del nuevo tratamiento contemplado para las subvenciones a aquéllas acordadas con anterioridad a esta fecha. Las subvenciones registradas por Renfe en el ejercicio 2001 con excepción de la "Aportación para compensación de pérdidas", han sido consideradas de acuerdo con esta nueva regulación a efectos de la regla de la prorrata como operaciones exentas no sujetas. El efecto en la cuenta de pérdidas y ganancias de esta consideración es un aumento del IVA soportado no deducible por importe de 10.206 millones de pesetas que ha sido recogido como gasto en el epígrafe "Efecto prorrata de IVA" en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta. El desglose de este importe de acuerdo con la naturaleza del gasto en que se originó el IVA no deducible es el siguiente:

	<u>Millones de pesetas</u>
Gastos de personal	12
Energía y combustible para tracción	1.762
Energía, uso distinto de tracción	285
Consumo de materiales	2.229
Servicios del exterior y gastos diversos	5.918
<b>Total</b>	<b><u>10.206</u></b>

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

En concordancia con el Contrato-Programa 1999-2000, se ha contemplado dentro de la "Aportación para compensación de pérdidas" la reposición por parte del Estado del mayor gasto derivado de la aplicación de la regla de la prorrata del IVA.

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Los ejercicios abiertos a inspección para los principales impuestos son los siguientes:

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	1998 a 2001
Impuesto sobre el Valor Añadido	1998 a 2001
Rendimientos del Capital Mobiliario	1998 a 2001
I.R.P.F. no Residentes	1998 a 2001
Impuesto sobre Sociedades	1997 a 2001

Las autoridades fiscales se encuentran en la actualidad en proceso de inspección de los principales impuestos aplicables de los ejercicios abiertos a inspección hasta 2000. La Dirección de Renfe no espera que como consecuencia de estas actuaciones, o de inspecciones futuras, surjan pasivos fiscales adicionales por importe significativo.

(14) Ingresos por Tráficos

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta, es como sigue:

	<u>Millones de pesetas</u>
Ingresos viajeros	
Unidad de Negocio de Grandes Líneas	59.025
Unidad de Negocio de Cercanías	48.614
Unidad de Negocio de Alta Velocidad	32.412
Unidad de Negocio de Regionales	16.858
Ingresos mercancías	
Unidad de Negocio de Cargas	34.400
Unidad de Negocio de Transporte Combinado	<u>19.815</u>
<b>Total Ingresos</b>	<b><u>211.124</u></b>

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(15) Subvenciones

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta, es como sigue:

	<u>Millones de pesetas</u>
<b>Subvenciones</b>	
Gestión de infraestructura (nota 6 (c))	119.641
Contratos de servicio público (nota 6 (c))	40.376
Compensación de intereses (nota 6 (c))	34.811
Plan de Recursos Humanos (nota 6 (d))	<u>11.243</u>
	<b>206.071</b>

En este epígrafe se recogen las consignaciones de crédito del Estado a favor de Renfe para el año 2001 que Renfe ha considerado como subvenciones a la explotación de acuerdo con los criterios de asignación y clasificación que se contemplaban en el Contrato-Programa 1999-2000 y que han sido calculadas siguiendo hipótesis coherentes con los niveles de exigencia y objetivos de dicho Contrato-Programa.

En el Contrato-Programa 1999-2000 se establecían las cuantías y las causas de concesión de estas subvenciones. En aplicación de dicho Contrato-Programa, Renfe considera que estas subvenciones están destinadas a compensar pérdidas específicas de explotación y a garantizar una rentabilidad mínima, dados los menores ingresos registrados por el establecimiento de precios políticos, el fomento de la realización de determinadas actividades específicas y para cubrir los costes incurridos en la financiación del inmovilizado.

La compensación de intereses tiene por objeto cubrir el importe de los costes incurridos por Renfe en la financiación de la deuda del Estado.

(Continúa)



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta es el siguiente:

	<u>Millones de pesetas</u>
Sueldos y salarios	132.091
Seguridad social y fondos de colaboración	42.260
Dotación premios de permanencia	237
Otros gastos	<u>5.567</u>
<b>Total sueldos, salarios y otros</b>	<b><u>180.155</u></b>
Dotación plan jubilaciones ERF 1999/2000 (nota 3 (g))	<u>11.243</u>
<b>Total gastos de personal</b>	<b>191.398</b>

El número medio de empleados durante el ejercicio 2001, distribuido por categorías y de acuerdo con los niveles definidos en el Convenio Colectivo de Renfe, es como sigue:

Categoría	
Dirección	28
Personal de estructura	2.239
Mando intermedio	3.612
Niveles 8-10	57
Nivel 7	168
Nivel 6	6.448
Nivel 5	8.195
Nivel 4	7.923
Nivel 3	<u>4.198</u>
	<b><u>32.868</u></b>

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑÓLES

Memoria de Cuentas Anuales

(17) Servicios Exteriores y Gastos Diversos

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta, es como sigue:

	<u>Millones de pesetas</u>
Reparaciones y conservación	50.439
Gastos ligados al tráfico	16.257
Remuneración de agencias de viajes	6.089
Publicidad y propaganda	4.530
Alquileres y cánones	4.835
Servicios de profesionales independientes	4.138
Primas de seguros	1.136
Suministros	1.576
Tributos	1.194
Material de oficina	965
Otros	<u>9.680</u>
<b>Total</b>	<b><u>100.839</u></b>

En la cuenta de "Gastos ligados al tráfico" se registran principalmente los servicios a bordo que se prestan en los tráficos de viajeros y los gastos de manipulación, acarros y removidos asociados al tráfico de mercancías.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(18) Intereses de Financiación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 es como sigue:

	<u>Millones de pesetas</u>
<b>Gastos:</b>	
Préstamos a largo plazo	53.365
Diferencia negativas de cambio realizadas (nota 6)	13.435
Préstamos a corto plazo	406
Obligaciones	10.167
Pagarés	4.482
Operaciones de cobertura (a)	27.560
Otros gastos financieros	<u>1.140</u>
	<u>110.555</u>
<b>Ingresos:</b>	
Operaciones de cobertura (a)	(26.829)
Compensación por diferencias de cambio (nota 6)	(13.435)
Otros ingresos financieros	<u>(262)</u>
	<u>(40.526)</u>
Premios de permanencia	<u>234</u>
<b>Total intereses netos de financiación</b>	<b>70.263</b>

(a) Corresponden a operaciones de cobertura de tipo de interés (SWAPs).

(19) Resultados extraordinarios

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta, recoge los conceptos que se detallan a continuación:

	<u>Millones de pesetas</u>
Ingresos extraordinarios	1.716
Gastos extraordinarios	<u>(6.433)</u>
<b>Resultados extraordinarios negativos</b>	<b>(4.717)</b>

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

En el epígrafe de "Gastos extraordinarios" la Entidad ha registrado 1.893 millones de pesetas correspondientes al importe necesario para completar la amortización principalmente de material rodante sin aprovechamiento comercial (véanse notas 3 (a) y 4).

(20) Otra Información

(a) Proceso de adaptación al euro

En el ejercicio 2001 la Entidad ha continuado el proceso de adaptación al euro de los diversos sistemas y áreas transaccionales.

Este proceso ha sido plenamente concluido dentro del período de transición legalmente establecido.

(b) Riesgos medioambientales

La Sociedad en línea con su política medioambiental viene acometiendo distintas actividades y proyectos relacionados con la gestión en este ámbito. Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad suscritas, no teniendo por tanto constituida provisión alguna por este concepto en el balance al 31 de diciembre de 2001.

(21) Cuadro de Financiación de los Ejercicios 2001 y 2000

Los cuadros de financiación de los ejercicios 2001 y 2000 se presentan en el Anexo II, el cual forma parte integrante de esta nota de la memoria de las cuentas anuales.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
 RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

## (22) Cuenta de Resultados por Área de Actividad del Ejercicio 2001

La cuenta de resultados por área de actividad correspondiente al ejercicio 2001 es la siguiente:

	Cercanías	Regionales	AVE	Plta. viabilid.	Trale VII (*)	Admon. Infraestructura	Comunes	Deuda de Estado	Subvenciones	Total
Ingresos de tráfico:	48.614	16.855	32.412	113.240	35.134	4.028	1.025			211.234
Ingresos comerciales:	1.577	53	140	5.505						59.808
Corrección CC.AA.	197	2.933				590				3.710
Subtotal ingresos de tráfico:	50.528	19.834	32.552	119.145	35.134	4.538	4.025			265.642
Ingresos a distribuir:	133		68	36	293	5.021	9			5.380
Ingresos realizados por la Empresa:		8		2.929		2.159	499			5.366
Aportación del Estado:										
Administración de Infraestructura:									119.641	119.641
Cercanías:									32.540	32.540
Regionales:									8.035	8.035
Deuda Estado y ajuste intereses:									24.811	24.811
Subv. Desempleo (plan RR.HH.):									11.245	11.245
Ingresos propios:	50.451	19.842	32.540	122.113	35.427	11.748	4.537		206.071	482.859
Ingresos de financiación:	2.079	971	351	40.958	15.719	3.145	34.460			95.352
Total ingresos:	52.540	20.812	32.891	162.171	49.146	14.893	39.037		206.071	578.211
Personal:	24.173	9.627	1.965	67.528	12.905	30.444	14.111			180.153
Dotación plan de RR.HH.:									11.245	11.245
Energía de tracción:			1.625						23.514	25.139
Materiales y servicios:	10.914	2.299	12.158	45.714	9.379	22.502	17.823			120.789
Manutención de instalaciones:			41	138						183
Amortizaciones:	15.748	3.526	3.571	16.979	4.257	36.665	874			81.651
Pérdidas netas:	112	46	28	561	44	480	1			1.072
Intereses (activo circulante):	45	211	51	1.189	578	422	429			5.235
Gastos propios:	30.984	15.709	18.452	131.910	26.893	110.514	67.995			423.467
Gastos de transferencia:	23.045	11.819	4.997	45.375	3.602	4.171	2.179			95.582
Total gastos:	54.029	27.528	23.449	177.285	30.495	115.521	58.931			519.859
Margen de contribución:	(21.488)	(6.716)	9.148	(15.115)	18.451	(99.796)	(21.157)		206.071	(9.392)
Comunes por distribución:	3.423	1.192	1.095	8.099	1.507	5.497	(20.895)			
Intereses estructurales y deuda:	5.564	274	1.222	6.646	4.036	14.135	156	34.895		67.028
Resultado antes extr.:	(10.505)	(5.180)	6.828	(9.850)	22.907	(119.426)	(10.506)	(34.895)	206.071	(7.636)
Resultados extraordinarios:	(21)	30	102	(4.470)	(412)	792	(777)			(4.777)
Resultado:	(10.606)	(4.950)	6.930	(14.320)	22.494	(118.634)	(11.243)	(34.895)	206.071	(12.353)
Elación porcenta de IVA:										(10.206)
Impuesto sobre Sucesiones:										773
Resultado del ejercicio:										(22.216)
Aportación compensación de pérdidas:										29.664
Resultado de Gestión CP:										7.448

(\*) Las Unidades de Negocio incluidas en el título VIII son las encargadas de la explotación de las instalaciones, la gestión de las Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio propio adscrito a RENFE no utilizado para sus servicios.



**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
 RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLAS (RENFE), S.A.**

Cuadros de Financiación  
 para los ejercicios anuales terminados  
 en 31 de diciembre de 2001 y 2000  
 (Expresados en millones de pesetas)

Aplicaciones	2001		2000		Orígenes	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
<b>Aplicaciones de inmovilizando</b>						
Inmovilizaciones inmateriales	542	399			46.522	50.484
Inmovilizaciones materiales y en curso	106.852	84.047			29.684	34.234
Inmovilizaciones financieras	1.328	1.583			213.017	-
	108.722	86.029			5.000	5.000
Estado-deudor a largo plazo y otros	20.285	20.788			514	-
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo	91.378	60.996			994	69
Incremento de gastos a distribuir en varios ejercicios	948	1.027			15.019	12.715
Provisiones para riesgos y gastos	3.307	62.088			203	300
					8.887	8.641
<b>Total aplicaciones</b>	<b>227.656</b>	<b>230.928</b>			<b>318.844</b>	<b>114.837</b>
<b>Aumento del capital circulante</b>	<b>91.208</b>	<b>-</b>			<b>-</b>	<b>116.641</b>
	<b>318.844</b>	<b>230.928</b>			<b>318.844</b>	<b>230.928</b>

**Variaciones en el capital circulante**

	2001		2000	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Exigencias	191	-	157	-
Deudores y Estado-deudor	5.152	-	6.924	-
Intereses a cobrar operaciones SWAP	-	5.550	-	4.172
Tercerías	-	197	771	-
Ajustes por revalorización	36	-	46	-
Provisiones para riesgos y pasivos a corto plazo	42.249	-	-	45.727
Intereses a corto plazo de deudas financieras	6.018	-	-	2.204
Deudas financieras	41.440	-	-	50.193
Proveedores y acreedores	1.859	-	-	21.646
	96.955	5.747	7.001	123.942
Variación del capital circulante	-	91.208	116.041	-
	96.955	96.955	123.942	123.942

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), S.A.

Cuadros de Financiación  
para los ejercicios anuales terminados  
en 31 de diciembre de 2001 y 2000  
(Expresados en millones de pesetas)

La conciliación del resultado del ejercicio con recursos procedentes de las operaciones es como sigue:

	2001	2000
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>(22.236)</b>	<b>(28.973)</b>
<b>Más</b>		
Dotaciones a las amortizaciones	81.651	80.960
Gastos extraordinarios por amortización de activos no operativos	1.893	2.772
Gastos extraordinarios por retiros de repuestos para el inmovilizado	2.323	546
Gastos a distribuir en varios ejercicios imputados a resultados	1.291	1.508
Dotación a la provisión para obligaciones con el personal	4.385	14.894
Dotación de otras provisiones	183	212
Pérdidas por retiros de inmovilizado	1.072	1.352
Dotación provisión inmovilizado financiero	213	-
Diferencias de cambio no realizadas en deudas a largo plazo	-	644
<b>Menos</b>		
Cancelación provisión inmovilizado financiero	-	(261)
Ingresos a distribuir en varios ejercicios traspasados a resultados	(5.659)	(6.357)
Beneficios por venta de inmovilizado	(13.561)	(12.357)
Ingresos por convenios con Comunidades Autónomas	(3.710)	(3.404)
Aplicación de provisiones a resultados	(872)	(1.023)
Supresión de pasas a nivel	(451)	(201)
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>46.522</b>	<b>50.484</b>

Este anexo forma parte integrante de la nota 21 de la memoria de cuentas anuales de 2001, junto con la cual debería ser leído.