



# 2002

Informe Anual  
Annual Report

2002



◀ 1967

1962 ▶

1970



1960



◀ 1967

1981

1982



◀ 1967

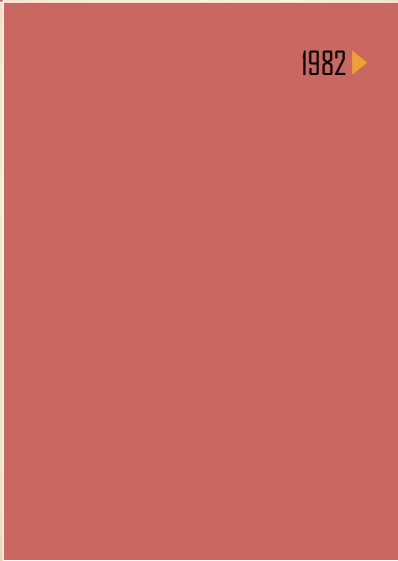
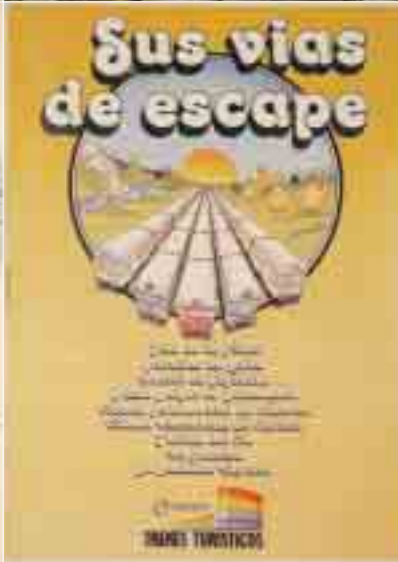


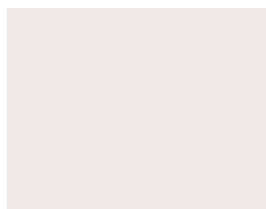
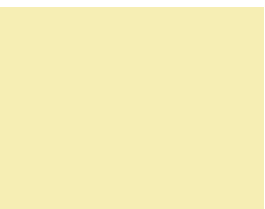
1980 ▶



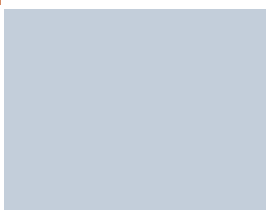
◀ 1972







# Índice



<b>1. Mensaje del Presidente</b>	<b>7</b>
<b>2. Composición del consejo de administración</b>	<b>11</b>
<b>3. Introducción y marco de actuación</b>	<b>15</b>
3.1. Marco de actuación	18
<b>4. Síntesis de gestión</b>	<b>23</b>
4.1. Marco de relaciones Estado-Renfe	25
4.2. Comparación resultados 2002 con ejercicio anterior: Resultado total y por convenios	26
<b>5. Actividades y resultado de las Unidades de Negocio</b>	<b>33</b>
5.1. Cercanías (Título IV)	35
5.2. Regionales (Título V)	41
5.3. Alta Velocidad (Título VI)	46
5.4. Título VII: Plan de viabilidad	53
5.4.1. Grandes Líneas	53
5.4.2. Cargas	58
5.4.3. Transporte Combinado.	65
5.4.4. Mantenimiento Integral de Trenes	71
5.5. Título VIII	76
5.5.1. Telecomunicaciones Comerciales	76
5.5.2. Estaciones	78
5.5.3. Patrimonio y Urbanismo	82
5.6. Convenio de administración de infraestructura	86
5.6.1. Circulación	86
5.6.2. Infraestructura	91
5.6.2.1. Mantenimiento de Infraestructura	91
5.6.2.2. Proyectos y Coordinación de Inversiones	95
5.7. Comunes	98
5.7.1. Servicios Informáticos	98
5.7.2. Tracción (gestión de energía)	100
<b>6. Datos consolidados</b>	<b>105</b>
6.1. Inversiones en el año 2002 y su financiación	107
6.2. Resultados y actividad	116
6.3. Balance de situación	129
6.4. Gestión financiera en 2002. Evolución del endeudamiento y sus orígenes. Necesidad de financiación	132
<b>7. Desarrollo del capital intelectual</b>	<b>137</b>
7.1. Gestión de personal	139
7.1.1. Recursos Humanos	139
7.1.2. Personal Directivo y Técnico	139
7.2. Dirección por Objetivos	140
7.3. Formación	141
7.4. Comunicación Interna	141
<b>8. Sistemas de dirección corporativa y procesos de gestión</b>	<b>143</b>
8.1. Desarrollo, Planificación y Control de Gestión	145
8.2. Finanzas y Administración	146
8.3. Gestión integrada de la secretaría del consejo de administración y asesoría jurídica	146
8.4. Gestión de Compras	148
8.5. Gestión de Calidad	149
<b>9. Servicios corporativos</b>	<b>151</b>
9.1. Comunicación	153
9.2. Sostenibilidad y Medio ambiente	154
9.3. Seguridad y Vigilancia	155
9.4. Relaciones Internacionales	156
9.4.1. Cooperación Internacional	156
9.4.2. Gestión de Asuntos Europeos	157
<b>10. Cuentas anuales del Ejercicio 2002 junto con el informe de Auditoría</b>	<b>159</b>

RED NACIONAL DE LOS  
FERROCARRILES ESPAÑOLES



**ESPAÑA**  
LE  
**ESPERA**

**Y SUS TRENES  
LE LLEVAN**



1

# Mensaje del Presidente







### Una gestión eficaz

Un año más, Renfe presenta los resultados del pasado ejercicio. Y un año más, Renfe demuestra con datos objetivos cómo es posible gestionar de manera eficaz una empresa de capital público que tiene el compromiso y la obligación de resultar cada vez menos onerosa para el bolsillo del contribuyente: en 2002 Renfe obtuvo un resultado de gestión de 131,7 millones de euros -el mayor de su historia- con unas cada vez menores aportaciones por parte del Estado. Además, el ejercicio de 2002 pasará a los anales estadísticos como el de mayor esfuerzo inversor por parte de la empresa, con más de 609 millones de euros. Estas cifras son el positivo resumen de la historia más reciente de Renfe.

Por su parte, el futuro más inmediato pasa por un nuevo escenario en el que la empresa tiene que demostrar que es capaz de obtener un resultado también positivo, pero no desde una posición hegemónica. Renfe tiene ante sí un reto que asoma sin mayores dilaciones por un horizonte no muy lejano. La futura aprobación de la Ley del Sector Ferroviario y su posterior aplicación permitirá acceder a otras empresas a competir en el mercado del transporte por ferrocarril. Renfe dejará por tanto de ser la única compañía que hasta ahora ejercía su actividad en régimen de monopolio y

deberá competir en un marco de igualdad de oportunidades con otras operadoras. A esta liberalización se le añade el atractivo de las nuevas infraestructuras de altas prestaciones que el Estado está ejecutando.

Lejos de suponer una contrariedad, la liberalización del transporte ferroviario no debe ser sino un acicate para el que el colectivo de profesionales que integramos esta empresa nos encontremos no sólo mentalizados sino también preparados. El saber hacer, la experiencia y el bagaje acumulados a lo largo de muchos años de esfuerzos suponen un valor añadido para conservar e incrementar la cuota de participación en un mercado tan competitivo como es el del transporte.

Y los números hablan por sí solos: el pasado año Renfe puso en circulación más de un millón ochocientos mil trenes con cuatrocientos ochenta y cinco millones de viajes realizados y más de veintiséis millones de toneladas transportadas. Estos registros de producción, que superan con creces los obtenidos en 2001, no son sino el reflejo de una sociedad cada vez más exigente con el tren y que lo considera uno de los motores para elevar su calidad de vida.

**Miguel Corsini, Presidente de Renfe**

Le Devolvemos el  
**IMPORTE TOTAL**  
De su Billete

Si llegamos con más de

**15 MIN.**  
*de* RETRASO\*

*Aunque dudamos mucho que se vaya a llevar esta alegría. Porque siempre hemos apostado por la puntualidad. Por no hacerle perder ni un minuto de su tiempo. Por eso AVE se compromete a devolverle el importe total de su billete si el tren tiene un retraso superior a 15 minutos. Una razón más para seguir siendo puntual. Por la cuenta que nos trae.*



# 2

## Composición del consejo de administración





## Presidente

Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese

## Vocales

Ilmo. Sr. D. Francisco Cal Pardo

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

Ilmo. Sr. D. Luis de Fuentes Losada

Ilmo. Sr. D. Antonio del Campo Navarro

Ilmo. Sr. D. Ignacio Estaún y Díaz de Villegas

Ilmo. Sr. D. Fernando Ramón Fernández Noval

Ilmo. Sr. D. Adolfo Menéndez Menéndez

Ilmo. Sr. D. Manuel Niño González

Ilmo. Sr. D. Manuel Esteban Pacheco Manchado

Ilmo. Sr. D. Juan Miguel Sánchez García

Ilmo. Sr. D. José Antonio Sánchez Velayos

Ilmo. Sr. D. José Eladio Seco Domínguez

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

Ilmo. Sr. D. Honorio Vázquez Álvarez

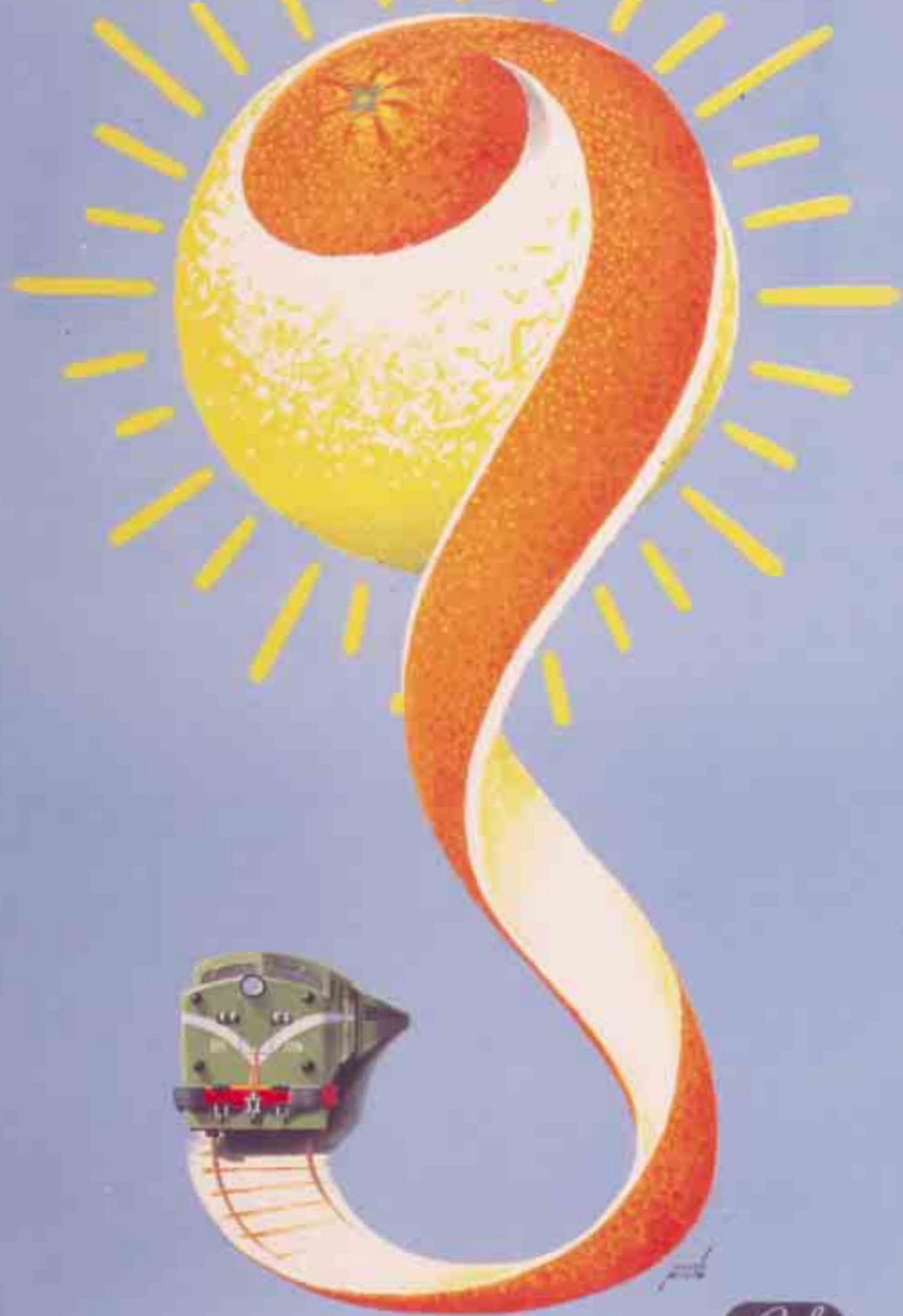
## Secretario del consejo

Ilmo. Sr. D. José Luis Marroquín Mochales

## Delegado especial del Ministerio de Economía y Hacienda

Ilmo. Sr. D. Gerardo Sánchez Revenga

SPANISCHE EISENBAHNEN



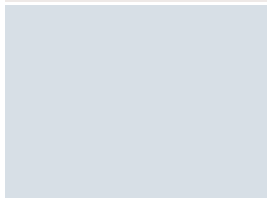
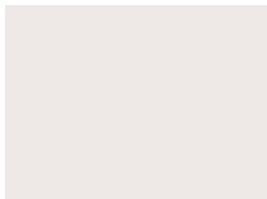
*Renfe*

ZUR SONNE SPANIENS MIT DER EISENBAHN

# 3

## Introducción y marco de actuación





En este documento se analiza de forma pormenorizada la actividad de Renfe a lo largo del año 2002. La información se desarrolla en base a 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.).

Además 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:

- Exposición del marco general en el que se han encuadrado la gestión y actuaciones de la empresa durante el ejercicio 2002.
- Síntesis de gestión y 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 2002, 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, junto a los que se incluye 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.

Renfe ha finalizado el ejercicio incrementando su actividad; con índices de calidad percibida por los clientes similares a los del año anterior: en el entorno del 7; llegando al 8,4 en el caso de los trenes AVE; y manteniendo los índices de puntualidad por encima del 94,8%, alcanzando el 98,8% en Cercanías y el 99,8% en los trenes AVE. Las mejoras de productividad de los últimos años continúan, incrementándose las ventas por empleado un 8,6% y las unidades de tráfico (viajeros kilómetro + toneladas kilómetro) por empleado un 3,8%.



## 3.1. Marco de actuación

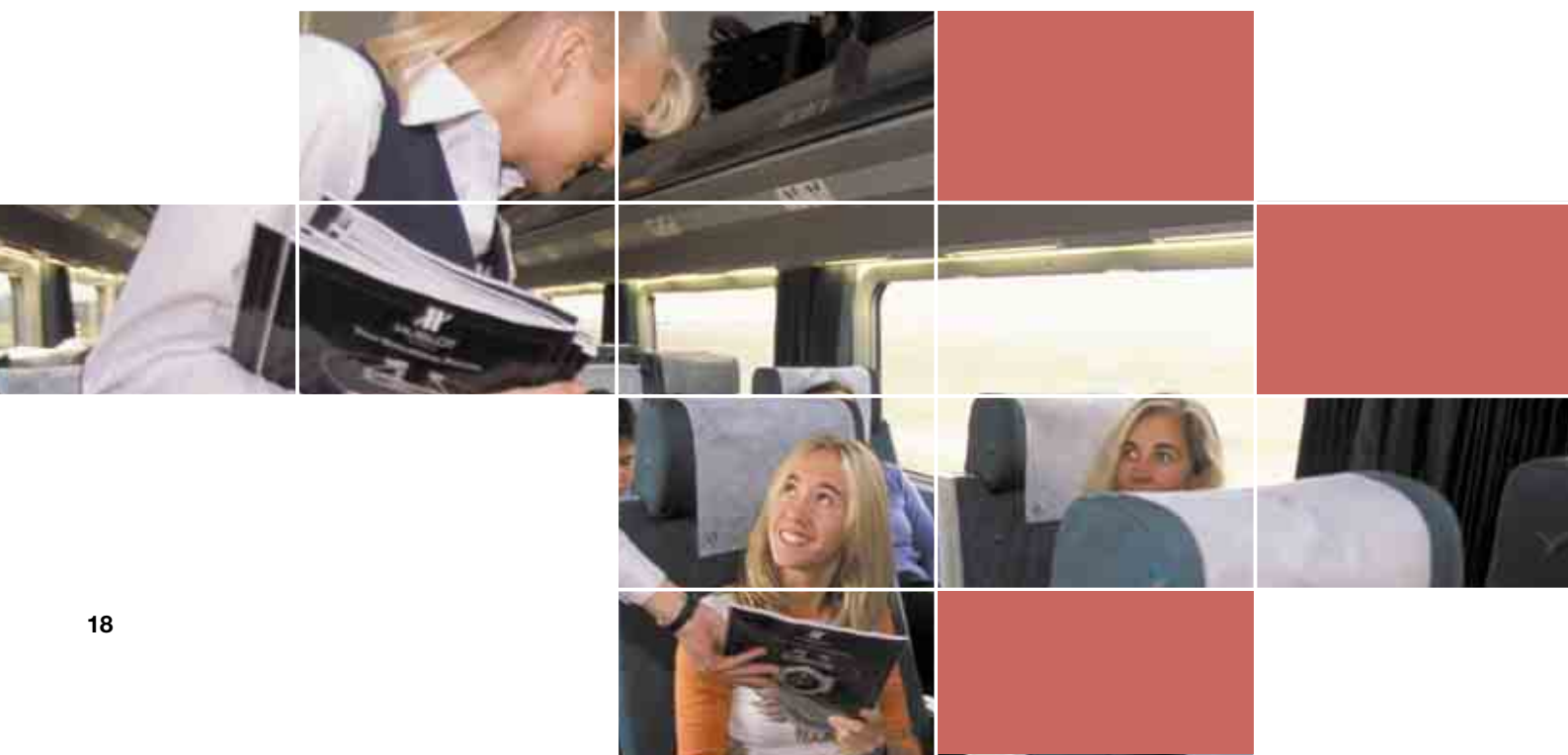
Durante el ejercicio 2002, Renfe ha actuado con dos objetivos complementarios: mejorar la calidad y los resultados económicos de cada uno de sus negocios y actividades y, al mismo tiempo, prepararse para la previsible nueva estructura del sector.

En relación con el mercado de transporte y de las actividades complementarias, se ha trabajado desde las siguientes perspectivas:

- En los próximos años, la movilidad de las personas continuará creciendo en nuestro país por encima del PIB, con una "elasticidad renta" positiva. Este aspecto, unido al importantísimo plan de infraestructura ferroviaria en marcha, supondrá un incremento importante de la demanda en el número de viajeros. En este entorno, la empresa se ha preparado, potenciando sus capacidades de gestión, y con adquisiciones muy importantes de material rodante.
- En cuanto a Mercancías, se parte de la base de que la congestión de las carreteras, la especialización de redes que paulatinamente hará posible el plan de infraestructuras, el aumento de comercio en una Unión Europea ampliada y las nuevas formas de gestión, con mayor cooperación intermodal y desarrollo en la cade-

na de valor logística, deberán permitir el aumento de cuota de mercado por ferrocarril. En la línea de aprovechar estas tendencias se han generado múltiples alianzas en los últimos años, en algunos casos con participación societaria en empresas importantes del sector.

- Las nuevas actividades complementarias al propio transporte, como pueden ser la explotación de las estaciones en actividades como tiendas y ocio, o el desarrollo de Telecomunicaciones Comerciales, deberán continuar desarrollándose en el futuro, aprovechando, con nuevas iniciativas, los activos y capacidades existentes en Renfe. En esta línea se ha hecho en los últimos años un importante esfuerzo, y durante el ejercicio 2002 se ha consolidado organizativamente la actividad de Telecomunicaciones Comerciales.
- La premisa básica para todo tipo de actuaciones es que la calidad es el factor esencial de competitividad. La seguridad constituye un atributo del transporte por ferrocarril en el que debe trabajarse sin descanso. Puntualidad, tiempos de viaje y confort son aspectos percibidos por los clientes y por la sociedad como objetivos que deben estar en constante mejora. El seguimiento de los datos objetivos





de puntualidad y de la evaluación de la percepción de la calidad por el cliente son indicadores clave de la gestión, y su mejora objetivo permanente de nuestra organización. En esta línea se ha trabajado durante el año 2002.

- La incorporación de nuevas tecnologías en las empresas ferroviarias, tanto en su parque de trenes como en la gestión de la infraestructura o en los negocios complementarios, es un elemento esencial para las mejoras de calidad y productividad y, por tanto, imprescindible para aumentar la capacidad de competir con los otros modos de transporte. La introducción masiva de las Tecnologías de la Información y Comunicación es un aspecto clave para la competitividad de las empresas ferroviarias, al igual que sucede en otros sectores maduros.

Estas áreas prioritarias han sido potenciadas en 2002, por medio de la formación, de las inversiones y con la incorporación de personal joven especializado.

- Para hacer frente a todos estos retos que se le presentan a Renfe: gestionar empresas multinegocios con actividades en permanente transformación, aprovechar la evolución tecnológica, tener capacidad de gestión para generar alianzas, a veces incluso con competidores, es imprescindible centrar los esfuerzos sobre la motivación, la formación continua del personal y la selección rigurosa de los que en el futuro deban incorporarse a nuestras empresas. A

la formación y a la comunicación interna se ha dedicado también un importante esfuerzo en los últimos años, así como en 2002.

Para la preparación de cara a una nueva estructura del sector, que vendrá caracterizada por la gradual liberalización de diferentes mercados, se entendió que era imprescindible actuar en dos campos: por un lado, y al igual que en cualquier circunstancia, en mejorar la calidad y la productividad en cada una de las actividades y, en paralelo, ir preparando paulatinamente las estructuras organizativas para las previsibles integraciones de Renfe y el GIF y la posterior segregación, Renfe-Operadora, tal como establece el proyecto de Ley que actualmente se encuentra en trámite Parlamentario.

Con estos dos objetivos complementarios, las líneas de actuación básicas han sido las siguientes:

- Mejora de las capacidades individuales. A ese fin se han dedicado importantes recursos para la formación de personal y se han contratado nuevos técnicos, en especial para dedicarles a los campos más innovadores.
- Profundización en las diferentes Unidades del desarrollo de una organización orientada al cliente.
- Incorporación sistemática de nuevas tecnologías, tanto en los medios de transporte, como en actividades complementarias y en los procesos de gestión.

- Desarrollo de sistemas de negociación orientados a la superación de rigideces históricas en la organización del trabajo. En esta línea la cooperación de las organizaciones sindicales ha resultado clave.
- Desarrollo de sistemas de gestión a nivel Corporativo y en diferentes Unidades, integrando los diferentes elementos que configuran los sistemas de dirección: Sistema de Planificación Estratégica, Cuadros de Mando Integrales (Balanced Scorecard), Sistemas de Calidad, Gestión de la Relación con los Clientes (CRM), etc..

La evolución económica en los últimos años debe permitir a Renfe enfrentarse a la competencia que pueda aparecer como consecuencia del proceso de liberalización que previsiblemente se irá produciendo de forma gradual en los distintos segmentos del mercado, con la seguridad de que Renfe-Operadora continuará desempeñando un papel esencial en el sector del transporte y mantendrá una cuota importante del mismo, aunque para esto se deberá continuar, y en algunas actividades profundizar, en el esfuerzo realizado en los últimos años.

Para aumentar la perspectiva de este informe de gestión donde se detallan los resultados de 2002 por cada una de sus actividades, es útil considerar un escenario temporal más amplio, que permita complementar la visión de la evolución de la empresa. En este sentido, y a título de ejemplo, pueden señalarse algunos datos representativos de la evolución económica de Renfe en los últimos años.

- La productividad, tanto medida por ventas por empleado a precios constantes, o por la ratio técnica habitual en el sector de transportes, que es Unidad de Tráfico/Empleado, entendiendo la Unidad de Tráfico como la suma de viajeros x km más toneladas x km, ha aumentado en el período 1993/2002, a una tasa media anual acumulativa del orden del 7%. La productividad actual medida por este último dato muestra la comparación positiva con empresas ferroviarias del entorno, que por otra parte podrían ser competidoras de Renfe en un futuro.

- En la mayor actividad de Renfe (medida por km tren o por el número de viajeros transportados), como es el tráfico subvencionable de Cercanías, en las que se ha pasado de 340 Millones de viajeros en 1996 a 440 Millones de viajeros en 2002 lo que representa un incremento del 29,3%, y en los que además de mejorar la calidad se ha reducido el coste de producción por Viajero-km en un 25,2%. La subvención que el



Estado tiene que aportar por Viajero-km, ha evolucionado de 0,046 euros en 1996 a 0,025 euros en 2002, lo que significa una reducción del 54,1%.

- El conjunto de Unidades de Negocio de Renfe, exceptuando las actividades subvencionables, que son los transportes de Cercanías y de Regionales, y la gestión de la Infraestructura, requerían para su equilibrio financiero 361,5 millones de euros en 1996, y han reducido sus necesidades de aportación del Estado para su plan de viabilidad a 55,5 millones de euros en 2002, con una disminución en este caso del 85 %. Esta evolución positiva no indica que no haya actividades en las que aún se producen pérdidas significativas, y en las que, como se ha señalado anteriormente, se están haciendo -y se deben continuar haciendo- esfuerzos importantes para alcanzar su equilibrio.
- Las actividades complementarias al propio transporte, que generan ingresos diferentes de los específicos

de tráfico, también han jugado -y seguirán jugando en el futuro- un papel importante. Estos ingresos, que en el año 1996 eran de 159 millones de euros, se han incrementado a 355 millones de euros en 2002, lo que supone un aumento del 123%, representando ya el 21% de los ingresos totales.

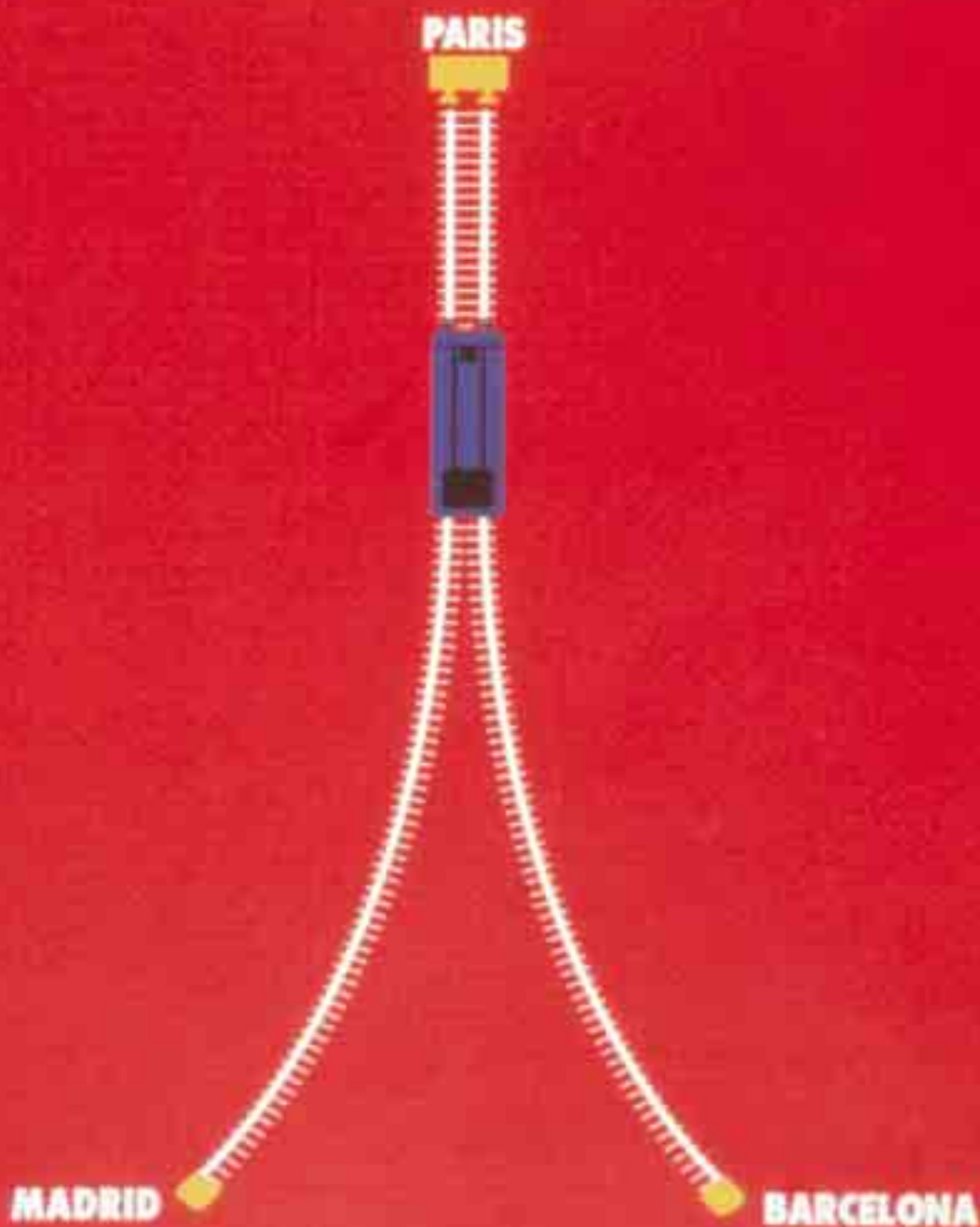
Desde una perspectiva empresarial habrá que enfrentar previsiblemente la integración de dos entidades Renfe y GIF y a la segregación de las actividades de transporte de Renfe en Renfe-Operadora. Naturalmente, una transformación del sector de la envergadura de la que plantea la ley y el desarrollo de sus reglamentos, con los nuevos actores que aparecen y los activos y recursos que están afectados por la transformación, hace que todavía haya que emplear mucho esfuerzo e inteligencia para adecuarse al nuevo escenario. No obstante, Renfe está en disposición de afrontar ese cambio transcendental porque se ha ido preparando paulatinamente su organización, principalmente por su configuración en Unidades de Negocio y sus Sistemas de Gestión (Planes Estratégicos, Presupuesto-Programa Operativo, Sistemas de Dirección por Objetivos, etc.) durante los últimos años.

En todas estas líneas, como se puede constatar a lo largo del informe, se ha trabajado de forma sistemática durante el ejercicio 2002.





# PRESENTAMOS LOS NUEVOS MODELOS DE PARIS



#### A elegir:

Los mejores modelos de Europa en trenes, los nuevos Talgos Pendulares que alcanzan 200 km./hora.

Trenes que te llevarán a París en un hotel sobre ruedas.

Porque ningún otro medio de transporte puede ofrecerte los servicios de un hotel mientras viajas. Restaurante, cafetería, habitación con cama sencilla, doble o cuadruple, video

individual y baño con ducha.

El tren te ofrece esto y mucho más.

Le ofrece alojarse dos noches de hotel en tierra, durmiendo en su habitación del tren para aprovechar París de día.

En tren llegas a París por la mañana temprano, antes que nadie, después de una buena ducha y un buen desayuno.

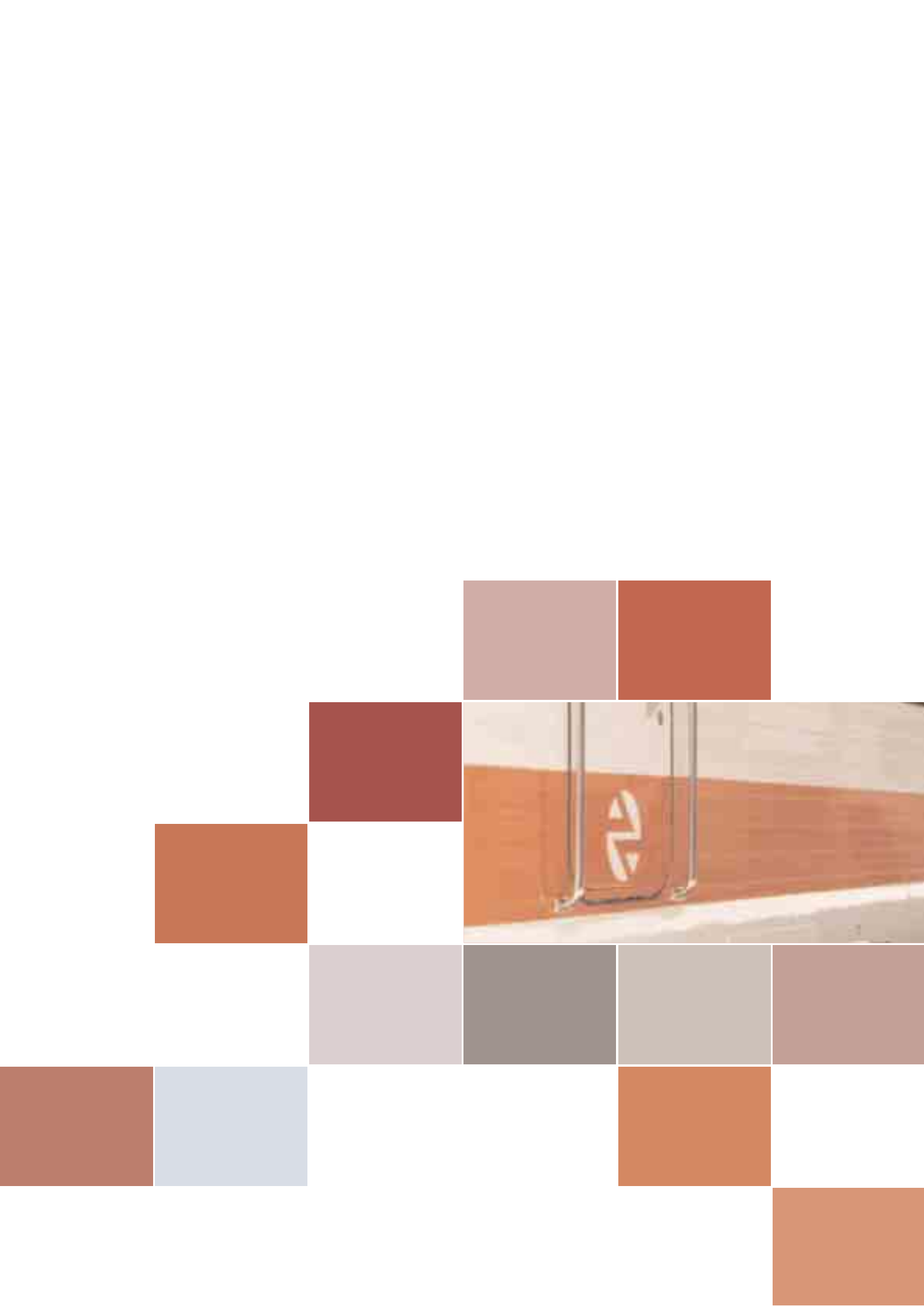
Si quieres viajar a París, no te dejes en el aire, venga en tren.

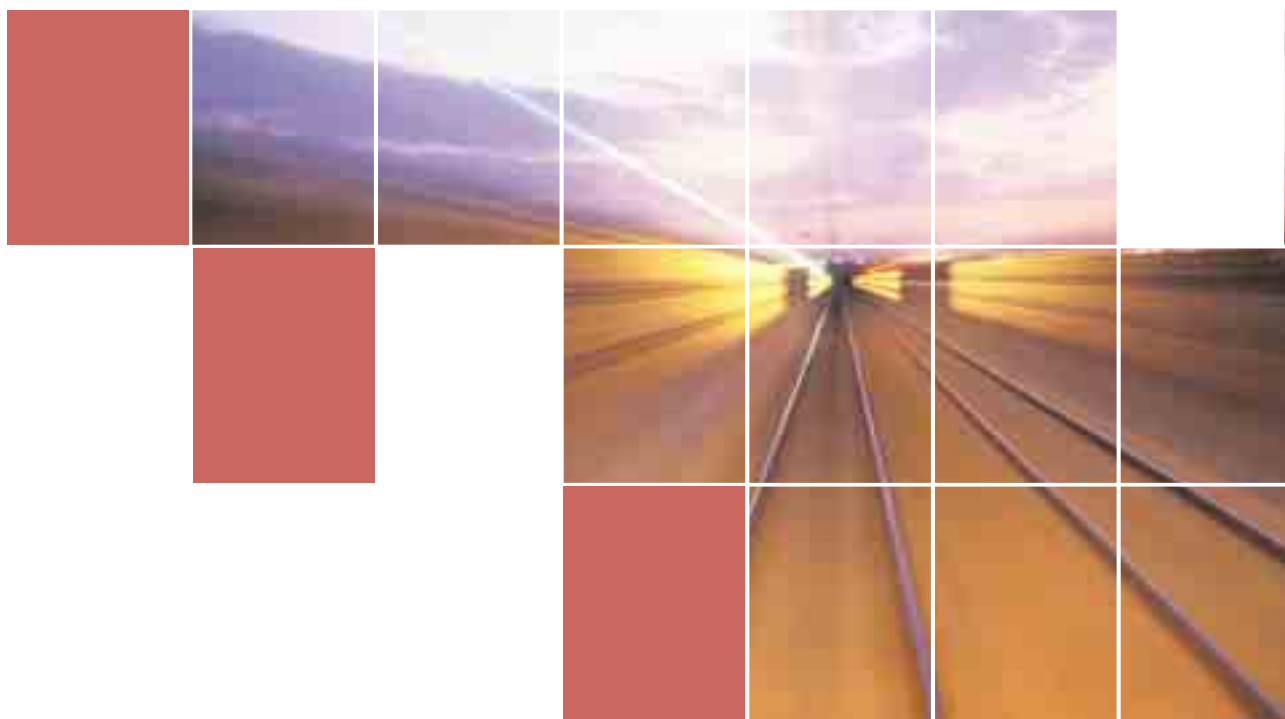
 **RENFE**  
MEJORA TU TREN DE VIDA



# 4

## Síntesis de gestión





## 4.1. Marco de relaciones Estado-Renfe

En el ejercicio 2002, 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 Plurianual (PAP) de Renfe para el período 2002-2005.

Renfe, en cumplimiento de la legislación vigente, elaboró el PAP 2002. 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 PAP, aprobado en Consejo de Ministros de 24 de mayo de 2002, se vió concretado en los Presupuestos de Explotación y Capital de Renfe incluidos en el PGE 2002.

En la memoria del PAP 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: Alta Velocidad, Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado, Mantenimiento Integral de Trenes, Estaciones, Telecomunicaciones y Patrimonio y Urbanismo.

Al igual que en ejercicios anteriores, las consignaciones de los PGE aprobados por las Cortes Generales mediante Ley 23/2001, de 27 de diciembre, incluyen las aportaciones para los distintos conceptos agrupados en los capítulos IV y VII de los PGE según las siguientes cifras:

Aportaciones del Estado	Año 2002
Explotación (Capítulo IV )	703,7
Capital (Capítulo VII)	671,8
<b>Total (Millones de Euros)</b>	<b>1.375,5</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 (30,1 millones de euros).

Y en el Capítulo IV el resto de Convenios contemplados en el Contrato-Programa: Cercanías, Regionales, Alta Velocidad, 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 I.V.A..

Por tanto, el PAP y PGE 2002, 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 (1.187,5 millones de euros en 2002), se incorporan como ingresos en la Cuenta de Resultados, y las correspondientes a Compensación de Pérdidas, del

Efecto de la Prorrata del I.V.A. y del Plan de RR.HH., por un total de 188 millones de euros en 2002, 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 de resultados 2002 con el ejercicio anterior: Resultado total y por convenios

El ejercicio 2002 presenta un resultado de gestión Contrato-Programa de 131,7 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 2001, la mejora es de 107,4 millones de euros, lo que representa un 80,4% (cuadros 1 y 2).

Los ingresos de clientes han aumentado un 5,3%, que en términos absolutos representan 84,1 millones de euros más que en 2001. Los gastos totales, sin embargo, aumentaron sólo un 1,6%. La inflación real fue del 4,0% en el año 2002.

El crecimiento de los ingresos de tráfico en un 4,5%, con unas tarifas autorizadas que suponían un crecimiento medio en el entorno del 2,3%, reflejan un aumento la demanda de más de dos puntos porcentuales. Los ingresos comerciales diferentes de los de tráfico, siguiendo la tendencia de años anteriores, se han incrementado un 8,4%.

La diferencia entre ingresos y gastos totales antes de cualquier aportación del Estado ha mejorado 86,6 millones de euros, continuando así la senda de disminución iniciada hace varios años.

En el resultado del ejercicio se ha considerado, al igual que en 2001, el impacto positivo del impuesto de sociedades, como consecuencia de la consolidación

fiscal de las sociedades filiales 100% Renfe, que supone un importe de 2,2 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.

A continuación se compara el resultado en el ejercicio 2002 por cada TÍTULO/CONVENIO, antes de aportación del Estado, respecto al año 2001 (cuadros 3 y 4):

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

Cercanías ha transportado durante el ejercicio 2002, 7.775 millones de viajeros kilómetro, un 2,9 por ciento más que en el ejercicio 2001.

El resultado de la Unidad de Negocio de Cercanías en el año 2002 antes de aportaciones ha sido de -178,6 millones de euros, que supone 5,3 millones de euros menos que en el ejercicio anterior.

Este resultado se ha obtenido a pesar del impacto sufrido en amortizaciones y valores residuales (97,2 millones de euros), como consecuencia de la política de reposición de parque derivada de la obsolescencia del material.

## Comparación Real 2002 y 2001

cuadro 1

MILLONES DE EUROS	REAL 2002	REAL 2001	% 02/01
Ingresos de Tráfico	1.325,7	1.268,9	4,5
Ingresos Comerciales	331,1	305,4	8,4
Beneficios venta inmovilizado	96,7	85,8	12,8
Alquileres y cánones	146,4	149,5	-2,1
Otros ingresos	88,0	70,0	25,6
Convenios específicos con CC.AA.	23,8	22,3	6,8
<b>Total ingresos de Clientes</b>	<b>1.680,6</b>	<b>1.596,5</b>	<b>5,3</b>
Ingresos a distribuir	39,2	33,5	16,8
Trabajos realizados por la Empresa	35,0	33,5	4,7
Tasa de seguridad del transporte de viajeros	5,4		
Aportaciones del Estado para:			
Administración de la Infraestructura	724,8	719,1	0,8
Cercanías	196,0	194,4	0,8
Regionales	51,3	48,3	6,2
Deuda del Estado y ajuste intereses (Cl. 7.2 C-P)	215,4	209,2	2,9
Subvención devengada Plan de RR.HH.	82,3	67,6	21,8
<b>Total ingresos</b>	<b>3.030,0</b>	<b>2.902,0</b>	<b>4,4</b>
Personal	1.122,2	1.082,8	3,6
Subvención devengada Plan de RR.HH.	82,3	67,6	21,8
Energía	153,3	151,1	1,5
Materiales y Servicios	779,6	726,0	7,4
Variación provisiones	-0,2	1,1	
Amortizaciones	487,6	490,7	-0,6
Valores residuales	16,0	6,4	149,0
Gastos financieros circulante	20,3	19,4	4,4
<b>Intereses financieros</b>	<b>336,8</b>	<b>402,8</b>	<b>-16,4</b>
Efecto prorrateo de I.V.A.	60,9	61,3	-0,7
<b>Total gastos</b>	<b>3.058,8</b>	<b>3.009,3</b>	<b>1,6</b>
<b>Resultado antes de extraordinarios e impuestos</b>	<b>-28,8</b>	<b>-107,2</b>	<b>73,1</b>
Resultados extraordinarios	0,4	-28,4	
Impuesto de sociedades	2,2	1,9	
<b>Resultado del Ejercicio</b>	<b>-26,2</b>	<b>-133,6</b>	
<b>Compensación de pérdidas</b>	<b>158,0</b>	<b>178,4</b>	
<b>Resultado de Gestión C-P</b>	<b>131,7</b>	<b>44,8</b>	

El resultado por viajero kilómetro ha mejorado un 5,6%, a pesar del índice de inflación alcanzado.

El coeficiente de cobertura real obtenido ha sido de 65,2%, 2,0 puntos superior al del año 2001, con una política tarifaria (precios autorizados) que situó el incremento en el 3% y un aumento de demanda atendida del 2,9%, medida en viajeros km.

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

El resultado obtenido por la U.N. de Regionales en el año 2002 ha sido de -53,2 millones de euros, lo que supone 4,2 millones de euros más que el año anterior.

Esta U.N. sigue una política de adecuación paulatina de su material a las necesidades comerciales que tiene que atender, con un periodo 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 situó en el 71,5%, ligeramente inferior al de 2001.

#### Título VI: Alta Velocidad

Esta Unidad de Negocio ha conseguido mejorar el resultado respecto al ejercicio anterior en un 25,0%, llegando a 52,0 millones de euros de resultado positivo.



## Resumen Convenios e Índices Contrato Programa

cuadro 2

MILLONES DE EUROS	REAL 2002	REAL 2001	% 02/01
<b>Cercanías (Título IV)</b>			
Ingresos Totales	334,86	315,77	6,0
Gastos Totales	513,51	499,72	2,8
Resultado	-178,65	-183,95	2,9
% Cobertura	65,2	63,2	3,2
Ingresos de Tráfico	310,46	292,18	6,3
M.V.K.	7.775	7.556	2,9
<b>Percepción media</b>	<b>0,0399</b>	<b>0,0387</b>	<b>3,3</b>
<b>Regionales (Título V)</b>			
Ingresos Totales	133,35	125,09	6,6
Gastos Totales	186,55	174,07	7,2
Resultado	-53,20	-48,98	-8,6
% Cobertura	71,5	71,9	-0,5
Ingresos de Tráfico	106,61	101,32	5,2
M.V.K.	2.575	2.572	0,1
<b>Percepción media</b>	<b>0,0414</b>	<b>0,0394</b>	<b>5,1</b>
<b>Unidades de negocio de RENFE (Títulos VI, VII y VIII)</b>			
<b>Millones de euros</b>	<b>-55,49</b>	<b>-89,52</b>	<b>38,0</b>
<b>Convenio para la gestión de infraestructura</b>			
Costes totales (1) (sin intereses estructurales)	738,71	722,31	2,3
Ingresos de Tráfico Red (2)	1.325,68	1.268,88	4,5
<b>% (1) / (2)</b>	<b>55,7</b>	<b>56,9</b>	<b>2,1</b>
<b>Recursos Humanos</b>			
<b>Ingresos de Clientes/Gastos Personal (%)</b>	<b>149,8</b>	<b>147,5</b>	<b>1,6</b>

### Título VII: Plan de Viabilidad

Las Unidades de Negocio encuadradas en este Convenio pierden 189,7 millones de euros mejorando respecto a 2001 en su conjunto en 16,6 millones de euros, un 8,0%.

Grandes Líneas mejora el 29,8 % el resultado (15,6 millones de euros), frente al año anterior. En Cargas, la mejora es de 3,2 millones de euros, 4,4%, y en Mantenimiento Integral de Trenes, la mejora es de 7,8 millones de euros, un 19,9% frente al resultado de 2001.

La otra Unidad de Negocio que integra el Plan de Viabilidad, Transporte Combinado, presenta un resultado peor que el del ejercicio anterior en 10 millones de euros.

### 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 alcanzando los 82,2 millones de euros de resultado, consiguiendo las tres uni-

dades que la configuran resultados positivos y mejorando un 9,4% (7,1 millones de euros) el resultado del año anterior.

Telecomunicaciones Comerciales, a pesar de la crisis en que estuvo inmerso el sector, alcanzó un resultado positivo de 18,2 millones de euros, inferior en 16,7 millones de euros al del ejercicio anterior. La citada cifra se alcanza después de establecer provisiones por importe de 23,9 millones de euros que permitirían hacer frente a las posibles eventualidades del sector sin impactar en resultados futuros.

Estaciones obtiene en 2002, por primera vez en su historia, un resultado positivo por importe de 0,2 millones de euros, mejorando en 4,0 millones de euros el resultado alcanzado en 2001.

Por su parte, Patrimonio y Urbanismo alcanzó un resultado positivo de 63,8 millones de euros, 19,8 millones mejor que en 2001.

### Título IX: Deuda por cuenta del Estado

Los intereses financieros asociados a la deuda histórica del Estado, incorporando los ajustes de intereses, se situaron en 139,8 millones de euros, un 33,3% menos que el ejercicio anterior, reflejando la contención del endeudamiento por parte de Renfe al ajustarse su resultado a las previsiones, el comportamiento riguroso de la Administración en el pago de las aportaciones y la evolución a la baja de los tipos de interés.

### Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria

El resultado conjunto de las Unidades de Negocio englobadas en este Convenio ha sido de -637,0 millones de euros, antes de intereses financieros, lo que supone un incremento del 1,4% respecto al año anterior, con una amortización y valores residuales de 224,3 millones de euros.

Durante 2002, la ratio de gestión establecida en el Contrato-Programa, que relaciona los costes de dicha gestión, excluidos los gastos financieros del inmovilizado, con los ingresos comerciales de tráfico, ha sido del 55,7%, inferior al del año anterior, que fue del 56,9%.

### 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 2002 en 1.072,6 millones de euros, mejorando 22,3 millones de euros -un 2,0%-, el coste del ejercicio 2001.

Los contratos de servicio público representan el 94,5% del coste total, y el resto de títulos del Contrato-



Programa, el 5,5%. Estos mismos porcentajes fueron, en 1994, el 70,5% y el 29,5% y en 2001, el 91,4% y 8,6% 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 2002, no afectando por tanto a los Títulos del Contrato-Programa.

MILLONES DE EUROS			
Títulos	Cercanías	-178,6	94,5%
Convenidos	Regionales	-53,2	
(Servicio Público)	Gestión Infraestructura	-726,6	
Títulos en mercado	Títulos: VI, VII y VIII	-55,5	5,5%
<b>SUBTOTAL</b>		<b>-1.013,9</b>	<b>100,0%</b>
Efecto IVA + Impuesto de Sociedades		-58,7	
<b>Coste total antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda del Estado</b>		<b>-1.072,6</b>	

### Comparación real ejercicios 2002 Y 2001 por convenios

*cuadro 3*

MILLONES DE EUROS	REAL 2002	REAL 2001	% 02/01
Cercanías (Título IV)	-178,6	-183,9	2,9
Coste / V.K. (euros)	-0,0230	-0,0243	5,6
Regionales (Título V)	-53,2	-49,0	-8,6
Alta Velocidad (Título VI)	52,0	41,7	25,0
Plan de viabilidad (Título VII)	-189,7	-206,3	8,0
TÍT. VIII (Estaciones, Telecom. y Patrimonio)	82,2	75,1	9,4
Gestión de infraestructura	-726,6	-713,0	-1,9
% Coste Infraestructura / Ingresos Tráfico	55,7	56,9	2,1
<b>Total convenios</b>	<b>-1.013,9</b>	<b>-1.035,5</b>	<b>2,1</b>
Intereses deuda estado (Título IX) y ajuste	-139,8	-209,7	33,3
<b>Total</b>	<b>-1.153,7</b>	<b>-1.245,2</b>	<b>7,3</b>

*cuadro 4*

MILLONES DE EUROS	REAL 2002	REAL 2001	% 02/01
<b>Título VII.- Plan de Viabilidad</b>			
Grandes Líneas	-36,6	-52,2	29,8
Cargas	-69,4	-72,6	4,4
Transporte Combinado	-52,2	-42,2	-23,6
Mantenimiento Integral de Trenes	-31,5	-39,3	19,9
<b>Total</b>	<b>-189,7</b>	<b>-206,3</b>	<b>8,0</b>
<b>Título VIII.- Comercialización de Telecomunicaciones,</b>			
<b>Gestión de Estaciones Comerciales de Viajeros y del</b>			
<b>Patrimonio no afecto a usos ferroviarios</b>			
Telecomunicaciones Comerciales	18,2	34,9	-47,8
Estaciones	0,2	-3,8	
Patrimonio y Urbanismo	63,8	44,0	44,8
<b>Total</b>	<b>82,2</b>	<b>75,1</b>	<b>9,4</b>
<b>Convenio para la gestión de la Infraest. Ferroviaria</b>			
Circulación	-160,4	-154,0	-4,2
Mantenimiento de Infraestructura	-546,5	-542,9	-0,7
Dir. Proyectos y Coord. de Inversiones	-19,6	-16,1	-21,4
<b>Total</b>	<b>-726,6</b>	<b>-713,0</b>	<b>-1,9</b>



### 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 149,8%, lo que representa una mejora de 2,3 puntos sobre el valor obtenido el año anterior (147,5%).

Durante este ejercicio se ha seguido aplicando el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) firmado por la Empresa y los Sindicatos en 1999, en cumplimiento de 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 2002 esta ratio se ha situado para Renfe en 977 miles de Unidades de Tráfico por Empleado, mejorando el valor del año anterior en un 3,8%.

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.



# Aquí Renfe anuncia su compromiso.



## El compromiso de servicio.

El compromiso que tenemos con usted más de 75.000 hombres. Nunca conscientes de vestir una profesión que nos obliga a servir a los millones de españoles, que emplean el tren para viajar o para enviar su mercancía.

Este reconocimiento nos compromete a mucho. Nos obliga a actualizarnos y a estar preparados para ofrecerle todas las posibilidades del moderno ferrocarril.

Los nuevas máquinas eléctricas y diesel están controladas por expertos de elevada cualificación. Los sistemas electrónicos de control de tráfico y de seguridad cuentan con técnicos altamente especializados. Los modernos y confortables trenes exigen que todo el personal de Renfe, como el de sus empresas colaboradoras, esté meticulosamente preparado para atender al pasajero.

El año pasado 9.000 de nuestros técnicos a cursos de perfeccionamiento.

La nueva tecnología es un reto para los hombres del ferrocarril. Nuestro compromiso nos obliga a aceptar.

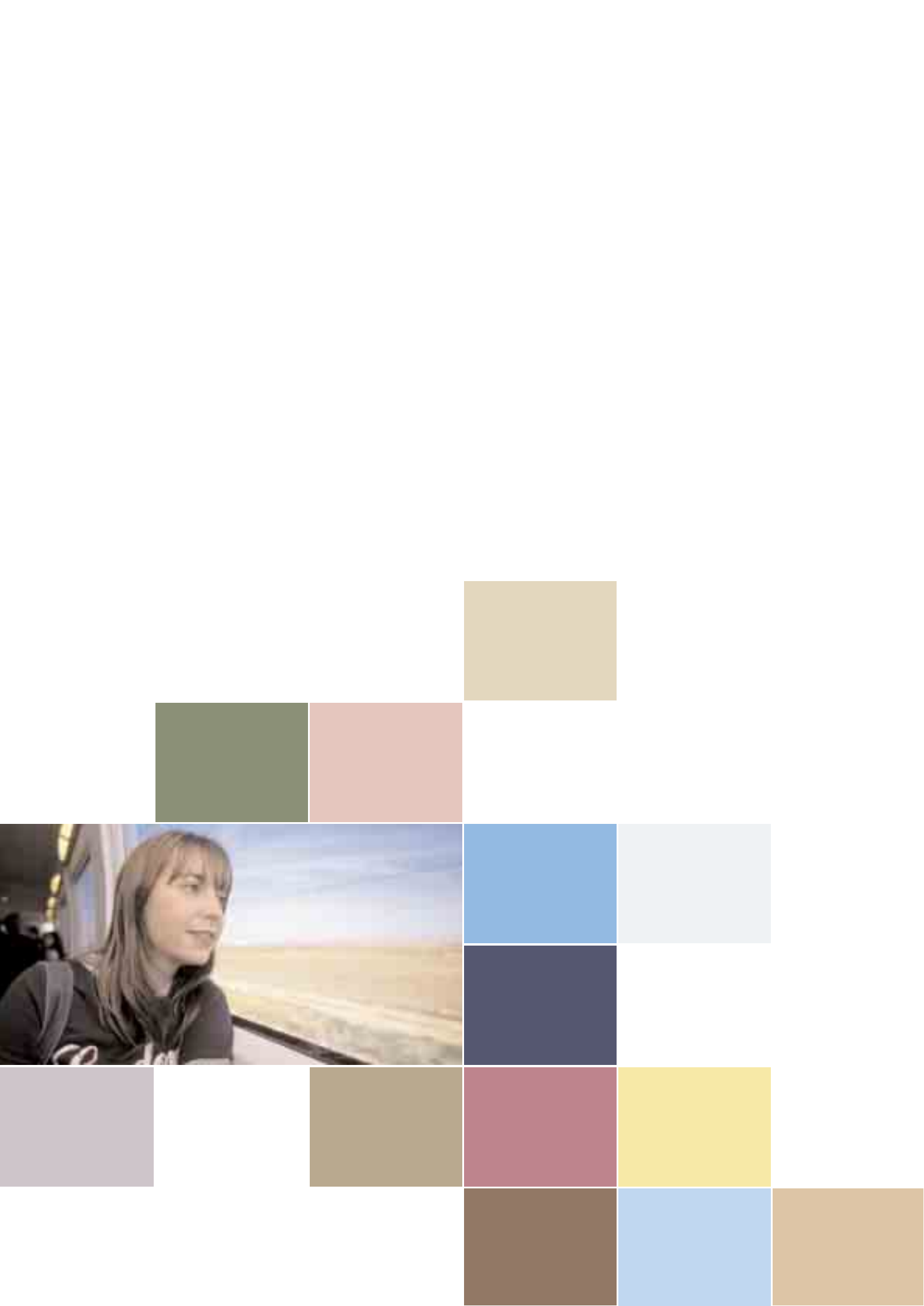


**Renfe: una voluntad en marcha.**

# 5

## Actividades y resultados de las Unidades de Negocio







## 5.1. Cercanías (Título IV)

### Resultados del ejercicio

En 2002, 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 índices referidos a eficiencia.

El número total de viajeros transportados creció un 4,4% situándose en 440 millones, generando unos ingresos de tráfico de 310,46 millones de euros, un 6,3% más que el año anterior.

Los ingresos totales, propios más transferidos, alcanzaron la cifra de 334,86 millones de euros. Los gastos totales han sido de 465,91 millones de euros, de los cuales el 70,2% es gasto directo.

El Margen de Contribución muestra una cobertura del 72% mejorando el correspondiente a 2001 (71%). 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 65,2%.

El coste de producción por viajero, 0,0599 euros viajero-km, continúa reduciéndose, lo mismo que la insuficiencia financiera de la actividad o coste para el Estado que ha quedado en 0,023 euros/viajero-km.

### Hitos de la unidad de negocio de Cercanías en 2002

El de 2002 ha sido un ejercicio complejo para Cercanías.

Los objetivos económicos han sido cubiertos, de acuerdo con la cultura de gestión de la Unidad de Negocio.

El crecimiento de ingresos sobre el año anterior dependía de las dificultades en las que se movía la demanda de transporte. Factores añadidos a esa situación, como el complejo proceso de integración tarifaria en Barcelona, la irrupción del metro en el mercado natural de Cercanías de Bilbao o la reducción de oferta obligada por las obras del Corredor Mediterráneo en Valencia, venían a complicar un panorama que no hacía fácil el cumplimiento de los objetivos marcados.

El cierre del ejercicio ha supuesto, sin embargo, que la cifra de ventas muestre un crecimiento del 6,3 por ciento sobre el año anterior (del que un 3 por ciento se deberá a incremento tarifario). El crecimiento de núcleos como Madrid, Asturias, Málaga, Cádiz y Murcia han permitido compensar las dificultades de otros.

El resultado en la cuenta de pérdidas y ganancias de Cercanías ha superado en 5,3 millones de euros el alcanzado el año anterior. Una gestión de costes ajus-

tada a la necesidad de cubrir el déficit de ventas ha hecho posible un superávit final de especial valor en este ejercicio. La modulación de la oferta (especialmente en épocas y períodos no punta) y el ajuste en gastos de servicios del exterior han estado en la base de esa estrategia de contención de costes.

La gestión económica de la actividad, aún siendo un objetivo importante, debe, sin embargo, ser considerada subsidiaria de la calidad del servicio.

El nivel de saturación al que se ha llegado en determinados tramos de las líneas está relacionado con los niveles de inversión en el sistema. La mejora general de la puntualidad y de los índices de fiabilidad propios del prestigio de Cercanías son objetivos prioritarios.

Los proyectos de gestión a los que Cercanías está orientada han continuado su desarrollo en el año que ha finalizado. Así, la adaptación de la plantilla de intervención a las nuevas funciones del colectivo derivadas de su nuevo marco regulador han marcado el hito más importante de la actividad del ejercicio en el área de personal. La regularización de las plantillas de maquinistas y la nueva distribución de primas en el colectivo de los profesionales de las estaciones han supuesto eslabones significativos en la normalización de las relaciones laborales de la Unidad de Negocio.

#### **Nuevos trenes y estaciones**

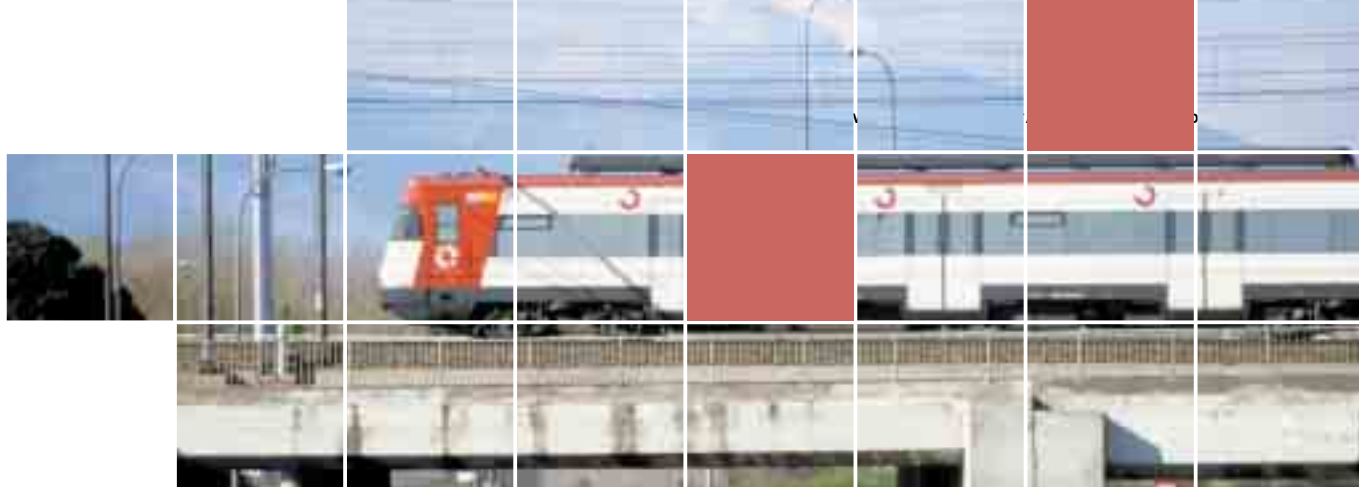
El 30 de diciembre de 2002 se ha producido una primera recepción provisional del vehículo inicial de la serie del Tren Civia (hasta ahora llamado Tren 2000), un proyecto emblemático de Cercanías por lo que va a suponer de revulsivo tecnológico en la explotación futura de la actividad. El Civia, un tren nacido de la innovación impulsada por la experiencia, contiene los conceptos técnicos, económicos y de calidad sobre los que, pensamos, debe estar asentada la oferta de Cercanías del futuro. En este sentido, entre los hitos logrados en la UN de Cercanías en 2002 destaca la aprobación por el Consejo de Administración de la

puesta en marcha de un procedimiento para adquirir nuevos trenes modulares de Cercanías que permitan atender el incremento de la demanda en las líneas actuales y especialmente el crecimiento previsto con la progresiva puesta en servicio de las nuevas infraestructuras contempladas en el Plan 2000-2007.

Los proyectos de arquitectura en estaciones han constituido otra parte importante de la actividad de Cercanías. Remodelaciones como las llevadas a cabo en Nuevos Ministerios, Sabadell Sur, Lorca-San Diego, Totana, El Escorial (Madrid), Arenas de Iguña (Santander), Sama (Asturias), Gros (San Sebastián) o nuevas estaciones como las de Les Franqueses en Barcelona o Las Retamas en Madrid (realizada por la Comunidad Autónoma) se han venido a incorporar a los nuevos espacios de la Unidad de Negocio. El inicio de la explotación de la red de Cádiz, una vez finalizadas las obras de soterramiento, ha supuesto un hito singular de este ejercicio, con tres nuevas estaciones, Estadio, Segunda Aguada y San Severiano, así como la remodelación de la terminal de Cádiz.

Asimismo, en esta UN hay que resaltar la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras Tres Cantos-Colmenar y Pinto-San Martín de la Vega. Ésta última cuenta con una parada en las inmediaciones del Parque Temático de Warner Bros.

Especialmente complejo ha resultado el proceso de integración tarifaria en la región metropolitana de Barcelona, donde, además de las cuestiones normativas y comerciales, ha habido necesidad de ejecutar obras de cerramiento y control de accesos en un buen número de estaciones, así como resolver los problemas de generación y tratamiento de la información inherentes al nuevo estatus de Cercanías como operador integrado en la Autoritat del Transport Metropolità. Con todo, la experiencia generada por el proceso de integración en este núcleo ha aportado un conocimiento valioso, tanto en sus aspectos comerciales y tecnológicos como en los de carácter jurídico y de relación institucional.



## U. N. de Cercanías: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

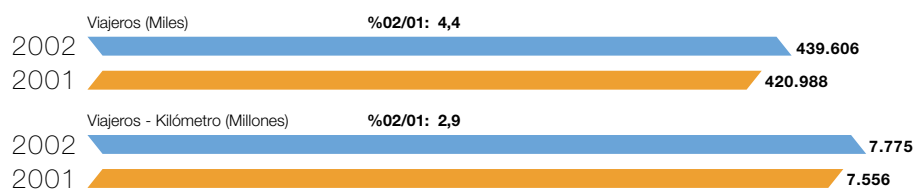
				VARIACIÓN	
CIERRE AÑO 2002	2002	2001	ABS.	%	
<b>Ingresos</b>					
Ingresos de tráfico	310,463	292,176	18,287	6,3	
Ingresos varios	10,967	9,117	1,850	20,3	
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	1,055	1,184	-0,129	-10,9	
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes					
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1,013	0,799	0,214	26,7	
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>323,498</b>	<b>303,277</b>	<b>20,222</b>	<b>6,7</b>	
Ingresos por Transferencias	11,362	12,496	-1,134	-9,1	
<b>Total Ingresos</b>	<b>334,860</b>	<b>315,773</b>	<b>19,087</b>	<b>6,0</b>	
<b>Gastos</b>					
Personal	158,813	145,295	13,518	9,3	
Material y Energía U.D.T.	5,093	5,018	0,074	1,5	
Servicios Externos	65,324	60,576	4,748	7,8	
Amortizaciones	96,459	94,647	1,812	1,9	
Retiros de inmovilizado	0,744	0,673	0,071	10,5	
Intereses del Capital Circulante	0,453	0,270	0,183	67,5	
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>326,886</b>	<b>306,480</b>	<b>20,406</b>	<b>6,7</b>	
Energía de tracción por transferencia	59,178	55,975	3,202	5,7	
Servicios internos por transferencia	79,842	82,526	-2,684	-3,3	
Gastos por Transferencias	139,019	138,501	0,518	0,4	
<b>Total Gastos</b>	<b>465,905</b>	<b>444,981</b>	<b>20,924</b>	<b>4,7</b>	
<b>Margen de contribución</b>	<b>-131,045</b>	<b>-129,208</b>	<b>-1,836</b>	<b>-1,4</b>	
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	71,9%	71,0%	0,9%		
Intereses Estructurales	30,476	34,042	-3,566	-10,5	
Gastos Comunes distribuidos	19,414	20,572	-1,158	-5,6	
<b>Resultado (antes de extraordinarios)</b>	<b>-180,935</b>	<b>-183,822</b>	<b>2,887</b>	<b>1,6</b>	
Resultados extraordinarios	2,290	-0,126	2,416	1.914,4	
<b>Resultado</b>	<b>-178,645</b>	<b>-183,948</b>	<b>5,303</b>	<b>2,9</b>	
Coefficiente de Cobertura Resultado	65,2%	63,2%	2,0%		

## U. N. de Cercanías: ingresos por núcleos

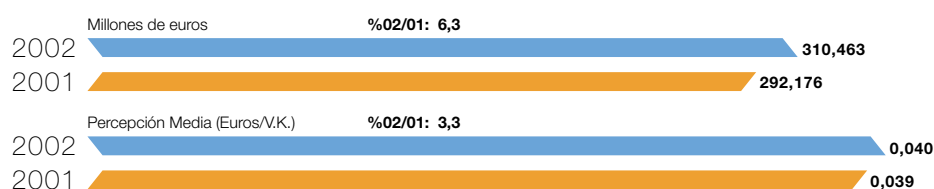
				VARIACIÓN	
MILLONES DE EUROS	2002	2001	% 02/01		
Madrid	152,426	139,913	8,9		
Barcelona	90,949	87,957	3,4		
Valencia	24,339	23,062	5,5		
Bilbao	11,278	11,720	-3,8		
Málaga	6,873	6,225	10,4		
Asturias	6,425	6,116	5,1		
San Sebastián	5,294	5,286	0,2		
Murcia	4,966	4,639	7,0		
Sevilla	4,462	4,350	2,6		
Cádiz	2,487	1,973	26,1		
Santander	0,964	0,935	3,1		
<b>Total</b>	<b>310,463</b>	<b>292,176</b>	<b>6,3</b>		

## U.N. de Cercanías: principales magnitudes

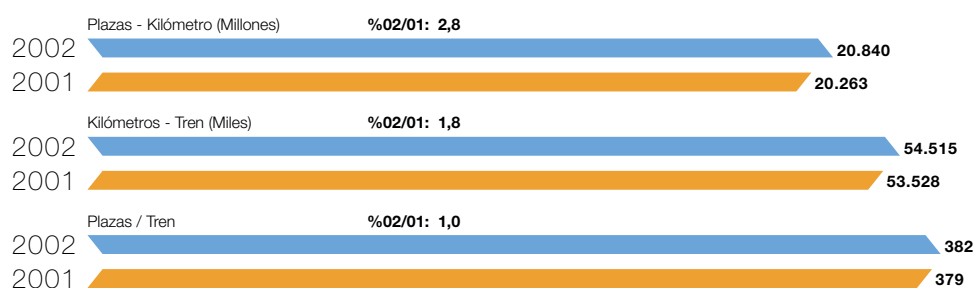
### TRÁFICO



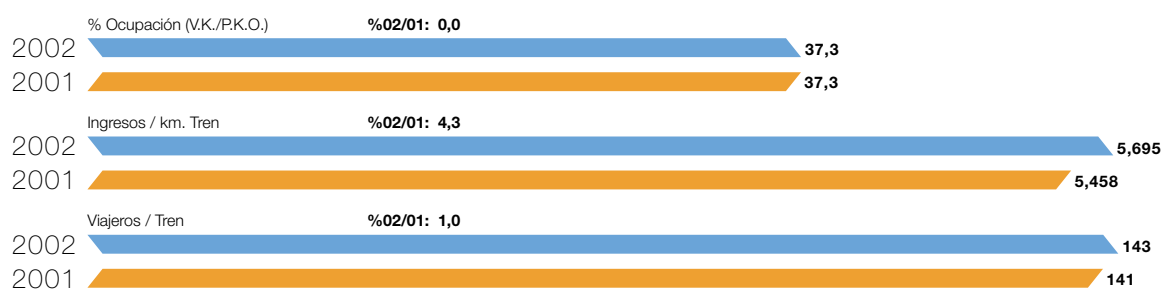
### INGRESOS DE TRÁFICO



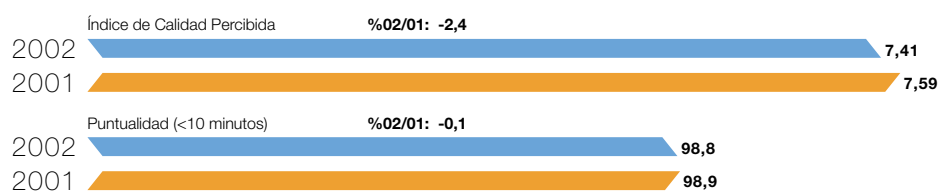
### OFERTA



### APROVECHAMIENTO

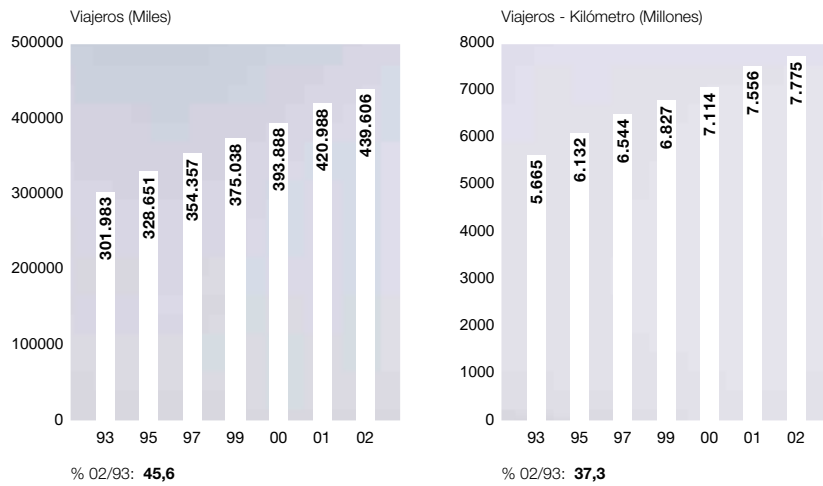


### CALIDAD

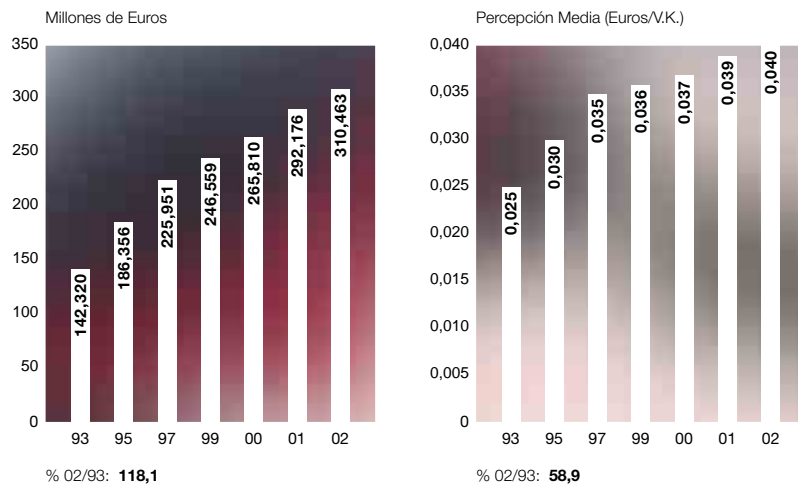


## U. N. de Cercanías: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

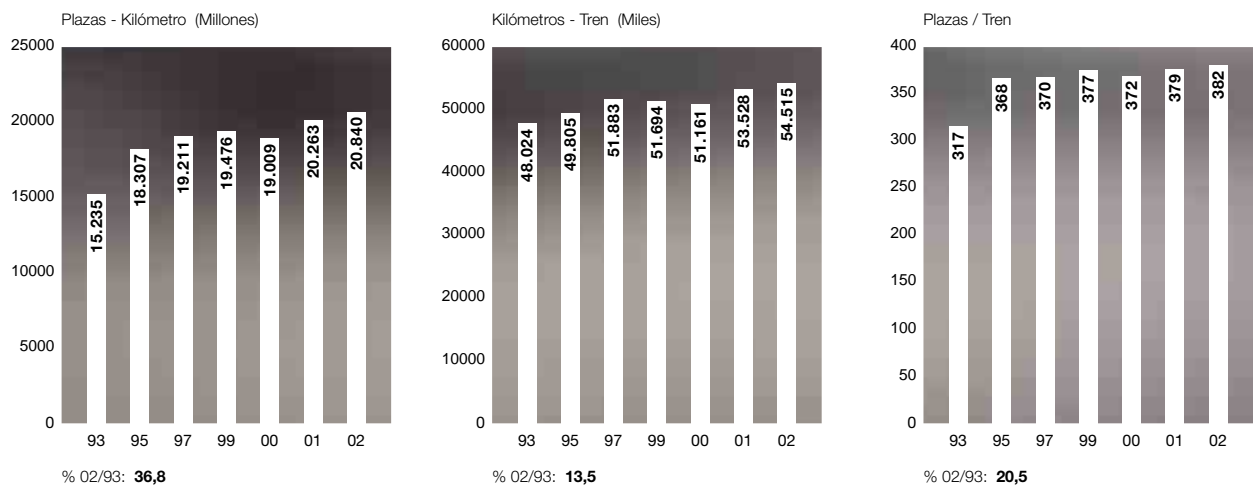
## TRÁFICO



## INGRESOS DE TRÁFICO



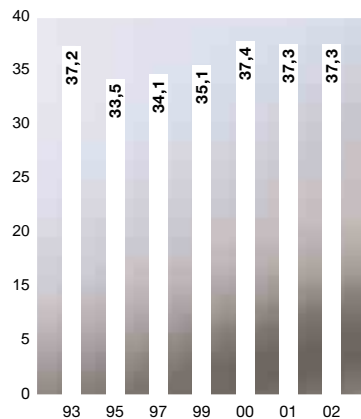
## OFERTA





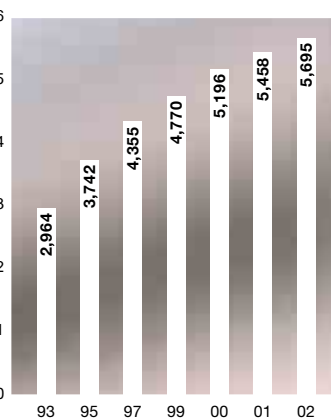
## APROVECHAMIENTO

% Ocupación (V.K./P.K.O.)



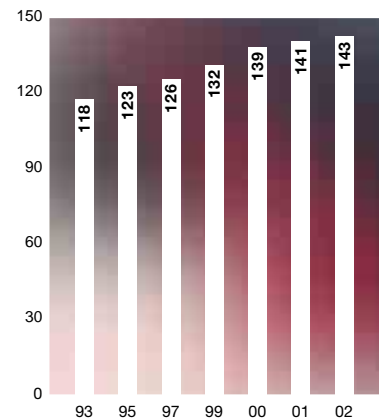
% 02/93: **0,3**

Ingresos / Km. Tren



% 02/93: **92,2**

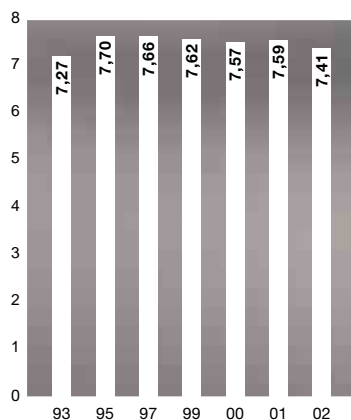
Viajeros / Tren



% 02/93: **20,9**

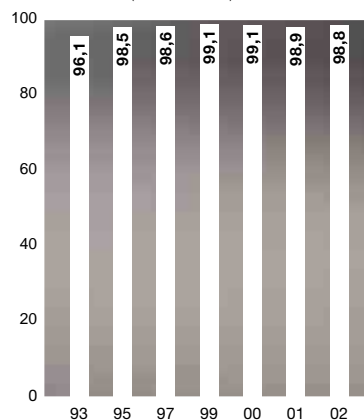
## CALIDAD

Índice de Calidad Percibida



% 02/93: **1,9**

Puntualidad (< 10 minutos)



% 02/93: **2,8**



## 5.2. Regionales (Título V)

### Resultados del ejercicio

Por lo que respecta a los resultados económicos en 2002, destaca el crecimiento de la Unidad de Negocio en dos aspectos fundamentales: los viajeros transportados (más de 26,3 millones) y los ingresos de tráfico obtenidos, que alcanzan los 126,53 millones de euros, un 6,3% más que en 2001.

Este incremento de los ingresos de tráfico es debido, en parte, a la renovación y ampliación de los convenios firmados con Comunidades Autónomas para el mantenimiento vía subvención, de líneas de débil tráfico. Por dicho concepto se han facturado 19,920 millones de euros.

Todo ello ha hecho posible, un año más, el cumplimiento del objetivo económico anual, situando el coeficiente de cobertura por resultado en el 71,5%.

### Hitos en la unidad de negocio de Regionales en 2002

La UN de Regionales ha trabajado durante el pasado ejercicio en aras de una nueva cultura empresarial y del afianzamiento de nuevos valores comerciales.

#### Sistemas de información y recursos

En 2002 concluyó el desarrollo del análisis funcional y la validación de un nuevo sistema de venta, propio de la Unidad de Negocio. Se trata del desarrollo de un sistema informático específico para la venta de billetes para trenes Regionales que contempla las particularidades de nuestros productos y servicios en cuanto a la venta anticipada, cupo máximo de plazas no sentadas y otros aspectos comerciales y de seguridad. Al mismo tiempo, el sistema va a permitir generar información útil para la creación de una base de datos de clientes.

En cuanto al avance en las herramientas de gestión, la aplicación "Ábaco" para el control de gestión y de la cuenta de resultados a nivel de la UN, de las Gerencias, las líneas y los trenes, que comenzó a implantarse hace dos años, alcanzó nuevos avances en su desarrollo durante 2002.



Por lo que respecta al cuadro de mando integral, el pasado año se implantó la primera fase, con la creación del mapa estratégico de la UN y los indicadores del mismo.

Igualmente, se inició un estudio y prospección comercial para la venta de billetes en lugares donde las Unidades de Negocio prestadoras no tienen personal para desarrollar esta actividad.

#### Material y mantenimiento de cuotas de mercado

Ha sido instalado en los TRD en servicio en Andalucía y en la línea Madrid-Ávila-Salamanca un sistema de basculación activa.

Ha continuado el proceso de transformación de material que deberán completar 27 trenes automotores de la serie 592 y 26 electrotrenes serie 448.

La UN ha continuado obteniendo durante 2002 las certificaciones de calidad que han permitido extender la ISO 9001/2000 para la Red Exprés en la Gerencia de Cataluña.

Durante 2002 se produjo un incremento de los servicios TRD en Andalucía y en la relación Madrid-Salamanca. Asimismo ha continuado la renovación de los convenios para la prestación de servicios con Comunidades Autónomas: País Vasco, Junta de Castilla y León (líneas Madrid-Soria y Valladolid-Zamora-Puebla de Sanabria), Junta de Castilla-La Mancha (líneas de Madrid-Cuenca y Madrid-Talavera, en el cual participan los ayuntamientos de Torrijos, Illescas y Talavera).

## U. N. de Regionales: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

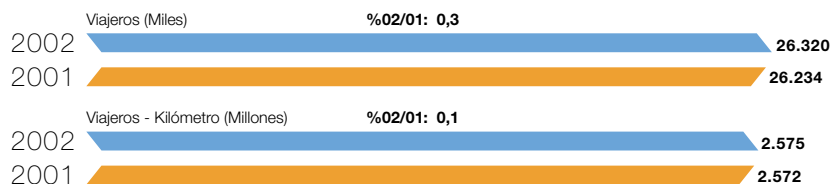
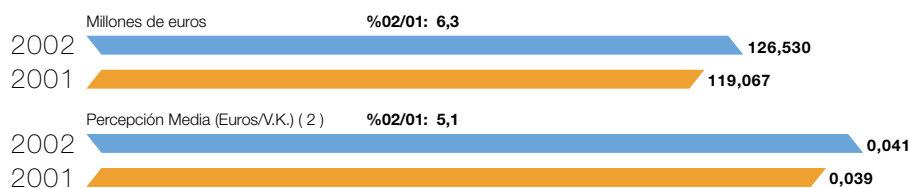
		VARIACIÓN		
CIERRE AÑO 2002	2002	2001	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	106,610	101,319	5,291	5,2
Ingresos varios	0,373	0,139	0,234	168,4
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	19,920	17,748	2,172	12,2
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes		0,048	-0,048	-100,0
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,009		0,009	
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>126,912</b>	<b>119,253</b>	<b>7,659</b>	<b>6,4</b>
Ingresos por Transferencias	6,436	5,838	0,598	10,2
<b>Total Ingresos</b>	<b>133,347</b>	<b>125,091</b>	<b>8,256</b>	<b>6,6</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	65,600	57,859	7,741	13,4
Energía de tracción				
Materiales y Energía U.D.T.	0,175	0,150	0,025	16,7
Servicios externos	14,378	13,667	0,711	5,2
Amortizaciones	20,831	21,192	-0,361	-1,7
Retiros del inmovilizado	2,036	0,276	1,760	636,4
Intereses del Capital Circulante	1,217	1,268	-0,051	-4,0
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>104,237</b>	<b>94,413</b>	<b>9,824</b>	<b>10,4</b>
Energía de tracción por transferencia	8,900	9,080	-0,180	-2,0
Servicios internos por transferencia	64,220	61,951	2,268	3,7
Gastos por Transferencias	73,120	71,031	2,089	2,9
<b>Total Gastos</b>	<b>177,356</b>	<b>165,444</b>	<b>11,913</b>	<b>7,2</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-44,009</b>	<b>-40,353</b>	<b>-3,656</b>	<b>-9,1</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	75,2%	75,6%	-0,4%	
Intereses Estructurales	2,012	1,644	0,368	22,4
Gastos Comunes distribuidos	7,053	7,166	-0,113	-1,6
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-53,074</b>	<b>-49,163</b>	<b>-3,911</b>	<b>-8,0</b>
Resultados extraordinarios	-0,127	0,180	-0,307	-170,4
<b>Resultado</b>	<b>-53,201</b>	<b>-48,983</b>	<b>-4,218</b>	<b>-8,6</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	71,5%	71,9%	-0,4%	

## U. N. de Regionales: ingresos por núcleos

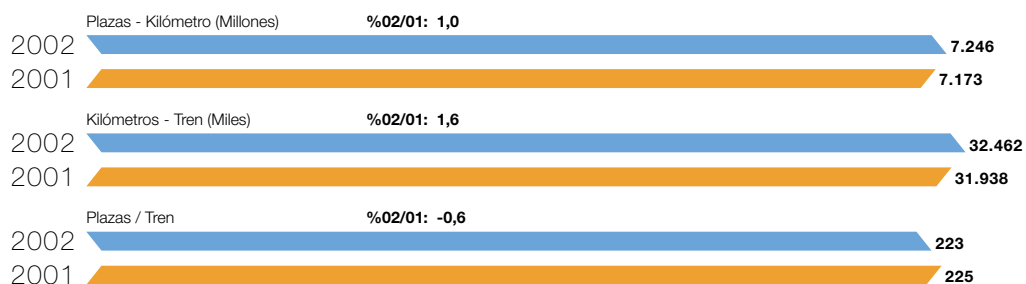
		VARIACIÓN	
MILLONES DE EUROS	2002	2001	% 02/01
Catalunya	37,526	34,517	8,7
Andalucía	19,919	19,328	3,1
Castilla y León	11,303	10,883	3,9
Madrid	11,593	10,893	6,4
Galicia	7,698	7,781	-1,1
Castilla-La Mancha	6,930	6,767	2,4
Valencia	4,258	3,877	9,8
Aragón	2,903	2,889	0,5
Extremadura	1,363	1,354	0,6
País Vasco	1,333	1,315	1,4
Navarra	0,773	0,733	5,4
La Rioja	0,374	0,376	-0,4
Cantabria	0,262	0,271	-3,4
Murcia	0,286	0,245	16,7
Asturias	0,089	0,091	-1,7
<b>Total</b>	<b>106,610</b>	<b>101,319</b>	

## U. N. de Regionales: principales magnitudes

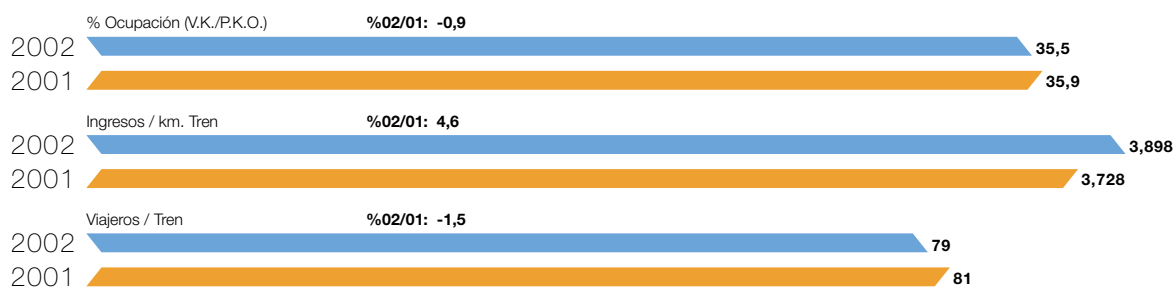
## TRÁFICO

INGRESOS DE TRÁFICO<sup>(1)</sup>

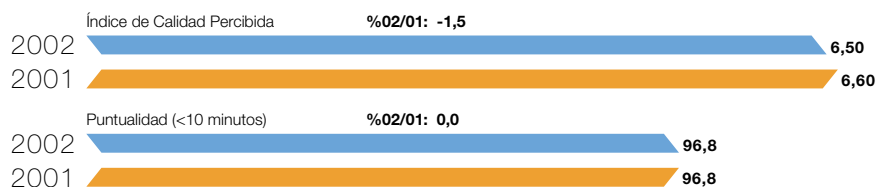
## OFERTA



## APROVECHAMIENTO



## CALIDAD

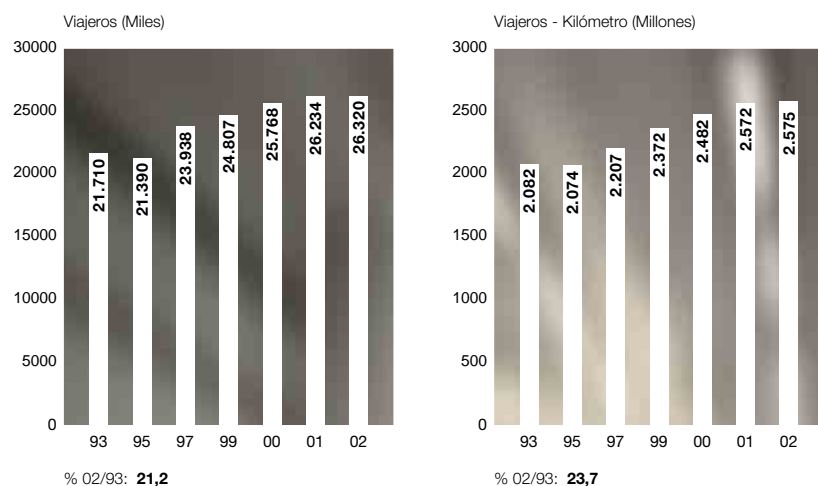


(1) Incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas (19,920 millones de Euros en 2002 y 17,748 millones de Euros en 2001)

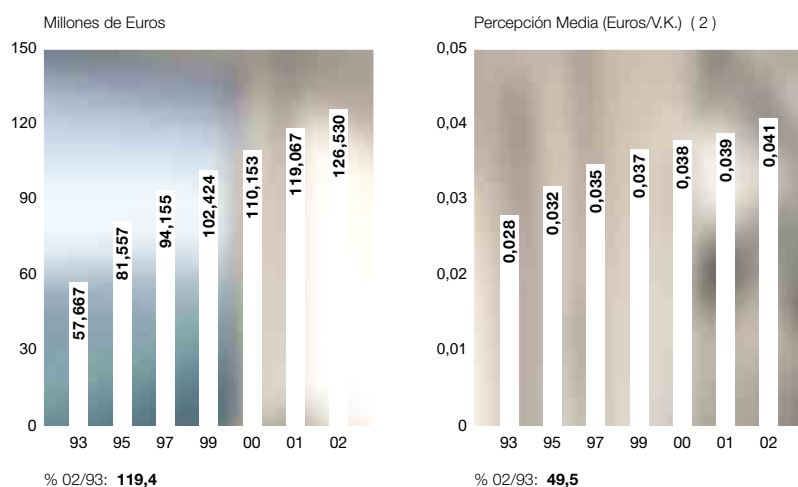
(2) No incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas

## U. N. de Regionales: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

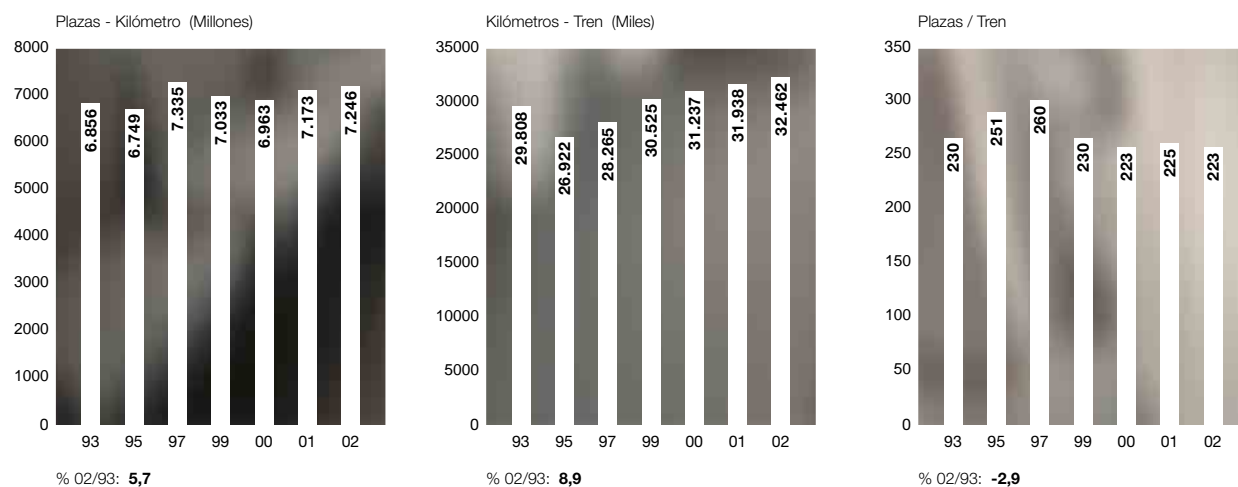
### TRÁFICO



### INGRESOS TOTALES DE TRÁFICO<sup>(1)</sup>

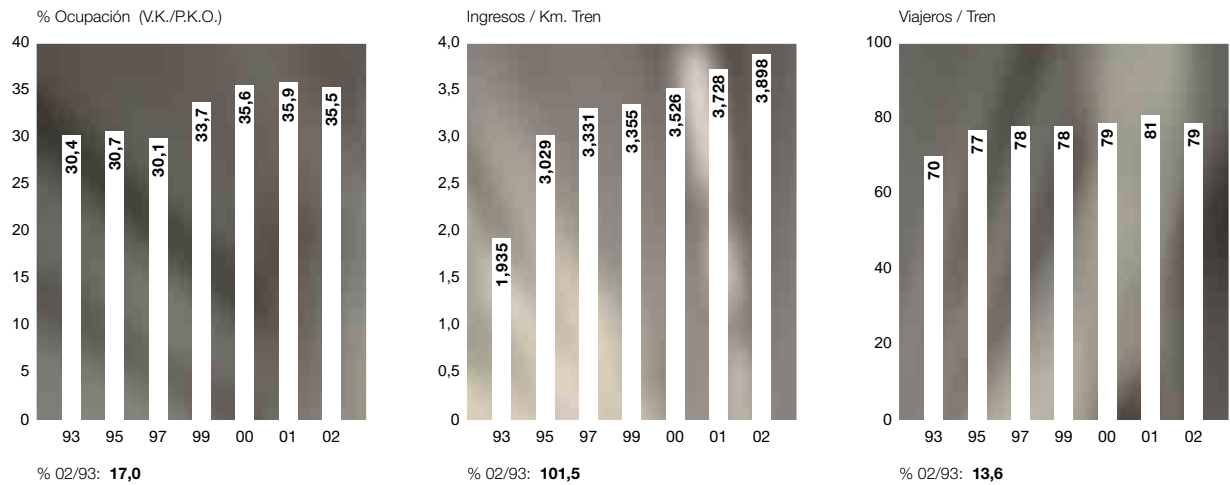


### OFERTA

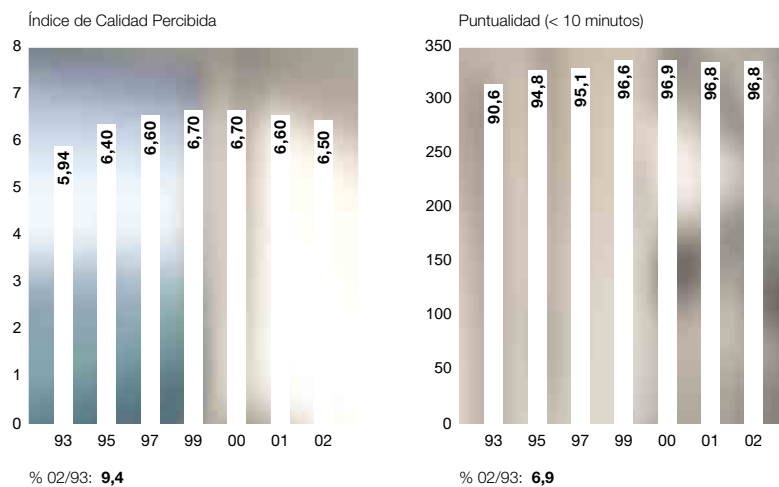


## U. N. de Regionales: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

### APROVECHAMIENTO



### CALIDAD



( 1 ) Incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas (14,749 millones en 1995, 16,523 millones en 1997, 15,440 millones en 1999, 16,726 millones en 2000, 17,748 millones en 2001, 19,920 en 2002).

( 2 ) No incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas.





## 5.3. Alta Velocidad (Título VI)

### Resultados del ejercicio

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

Los ingresos de tráfico se elevan a 210,63 millones de euros, un 8,1% superiores a los de 2001. Los ingresos totales obtenidos por la Unidad de Negocio en 2002, incluidos los de transferencia, se elevan a 216,83 millones de euros, con un incremento del 7,4% respecto a los obtenidos el año anterior.

Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2002 han ascendido a 121,68 millones de euros, de los que 75,11 millones corresponden a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 4,1% en el conjunto de los gastos directos y 4,3% en Servicios del Exterior. Los gastos por transferencias ascendieron a 28,85 millones de euros en 2002, es decir, un 3,8% menos que en 2001. Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron un gasto de 21,50 y 8,87 millones de euros, un 0,2% y un 20,8% más que en 2001, 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 en 66,3 millones de euros.

En relación con el ejercicio anterior el Resultado (antes de extraordinarios) pasa de los 41,04 millones de euros de beneficio a los 51,20 millones de euros en 2002.

### Hitos de la unidad de negocio de Alta Velocidad en 2002

La alta velocidad en España es, hoy día, una realidad consolidada. Sólo en el último año se han canalizado a través del sistema de alta velocidad más de seis millones de viajes, facturando casi 220 millones de euros, con unos índices de puntualidad del 99,8 por ciento en trenes Ave. El resultado positivo del último ejercicio supera los 50 millones de euros.

Desde el primer momento, Renfe apostó por alcanzar la rentabilidad económica del negocio a través de la satisfacción de los clientes, para asegurar el éxito de la gestión comercial de la nueva línea de alta velocidad; por eso nació con una clara vocación empresarial y de servicio al cliente.

A las características intrínsecas de la alta velocidad - rapidez, comodidad y puntualidad- se ha unido la especial concepción que en España se tiene de los servicios a bordo y en las estaciones, adaptándolos a la demanda, expectativas y gustos del cliente.

Gracias a este diseño y planificación de los diferentes servicios, Renfe ha abierto nuevos mercados que permiten que cada vez un número mayor de personas accedan a las ventajas que ofrece esta nueva infraestructura, siendo el incremento de los índices de rentabilidad, la consecuencia final de esta planificación tan estudiada. El 21 de abril se cumplió el décimo aniversario de la puesta en explotación de la línea Madrid-Sevilla.

### Cuatro hitos

No podemos olvidar al hacer referencia a la planificación y al diseño de los servicios algunos de los aspectos más importantes de la última década.





El primero, de carácter económico, es la obtención de beneficios netos, por primera vez, en el ejercicio de 1997, un año antes de lo previsto, situación que se ha repetido en todos los ejercicios posteriores.

El segundo es la creación, en septiembre de 1994, del "compromiso de puntualidad" que Ave mantiene con sus clientes y por el que se reintegra el importe íntegro del billete si un tren de alta velocidad llega a su destino con más de cinco minutos de retraso. Cuando se instauró el compromiso de puntualidad fue un hito histórico en el transporte de viajeros. Ocho años después sigue teniendo la misma vigencia que entonces. Gracias a ello se ha reforzado la idea de fiabilidad y puntualidad de los trenes y la calidad del servicio que se ofrece. Este compromiso ha quedado integrado como uno de los principales valores del producto.

El tercer acontecimiento que merece la pena destacar y recordar fue que la European Foundation of Quality Management otorgara a Ave/Renfe el Premio Europeo a la Excelencia Empresarial en 1998. Por primera vez una empresa de transportes de viajeros, y además del sector público, obtenía este galardón que ratificaba el trabajo desarrollado durante los años anteriores, en todos los aspectos empresariales. En esta misma línea, Alta Velocidad publicó el pasado año su Memoria de Sostenibilidad, validada por la Asociación Española de Normalización y Certificación el 25 de marzo de 2002.

Por último, y como cuarto elemento, destaca la calidad del servicio, avalada por la percepción que tienen los propios clientes del tren, que realizan una valoración excelente de los diferentes aspectos del producto, con una calificación media de 8,5, que se ha mantenido prácticamente estable, décimas arriba o abajo, pero siempre por encima del 8 sobre 10, desde que se inauguró la línea.

Además, merece la pena recordar otros aspectos que también han contribuido a que Alta Velocidad como gestora y comercializadora y el AVE como tren tengan la imagen social actual, como son el progresivo aumento del número de las frecuencias de todos los productos, el tipo de servicio que se ofrece a bordo, la puntualidad y fiabilidad de los trenes, la creación de productos propios como la tarjeta "Club Ave" y el resto de atributos que tienen los productos que gestiona y comercializa la Unidad de Negocio.



### El futuro más inmediato

La finalización de la construcción de la línea Madrid-Barcelona abrirá las puertas a la unión ferroviaria en alta velocidad entre Madrid y Barcelona, que posteriormente conectará directamente con las redes de alta velocidad francesa y, por tanto, de la Unión Europea.

Esta unión y las conexiones con el resto de redes existentes permitirán que más de un tercio de la población del país sean clientes potenciales del sistema ferroviario de alta velocidad en España, el más moderno de los construidos hasta ahora en el mundo.

Por este motivo, Renfe y su Unidad de Negocio de Alta Velocidad llevan ya largo tiempo trabajando en el

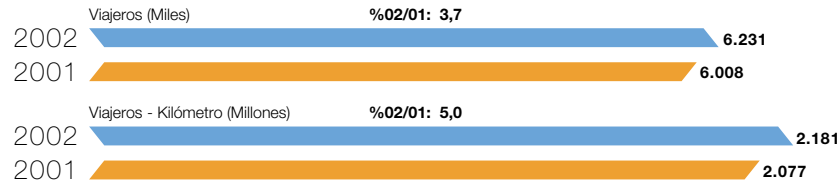
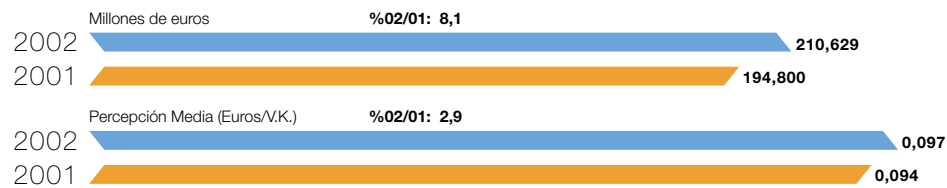
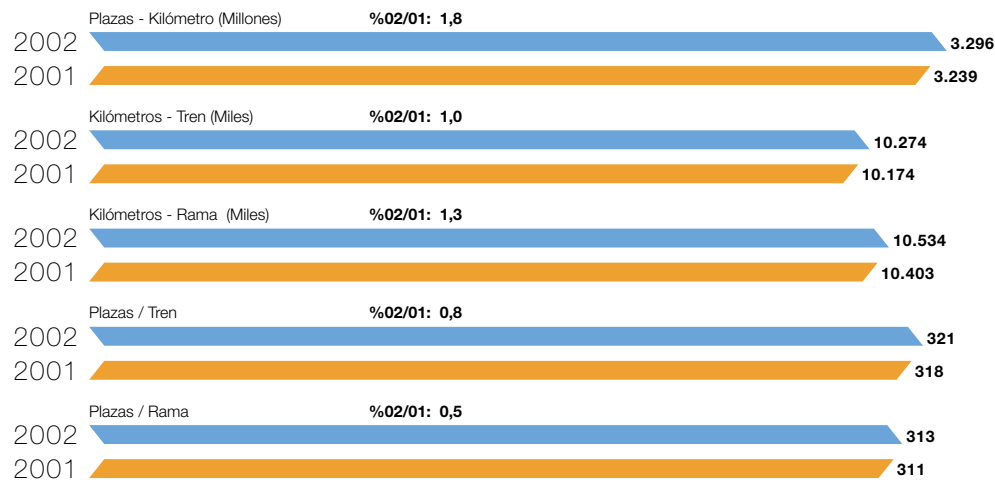
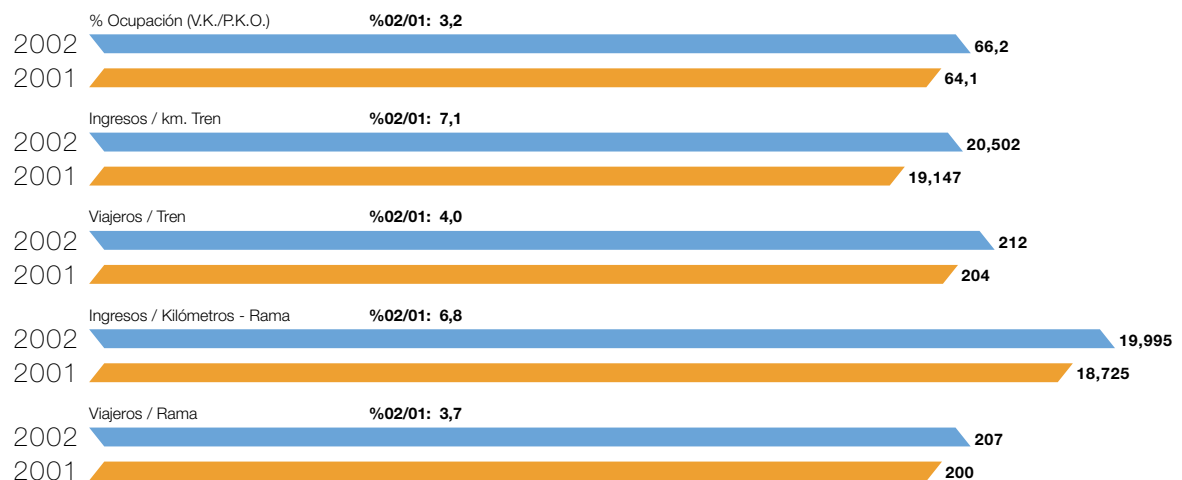
diseño de los futuros servicios ferroviarios y para ello se han tenido en cuenta dos aspectos claves. Primero el conocimiento y experiencia acumulado durante todos estos años que lleva en funcionamiento la línea Madrid-Sevilla y, en segundo lugar, los estudios que se han hecho, tanto cualitativos como cuantitativos, cuyo objetivo primordial es realizar un diseño del propio tren, interior y exterior, así como de la totalidad del servicio que se va a prestar –servicios a bordo, comercialización, pre-venta, post-venta, etcétera– para ajustarse a las demandas y expectativas de los clientes.

Estas actuaciones permiten mantener e incrementar esa imagen que se ha creado en España de un ferrocarril rápido, puntual, cómodo, con unos servicios

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

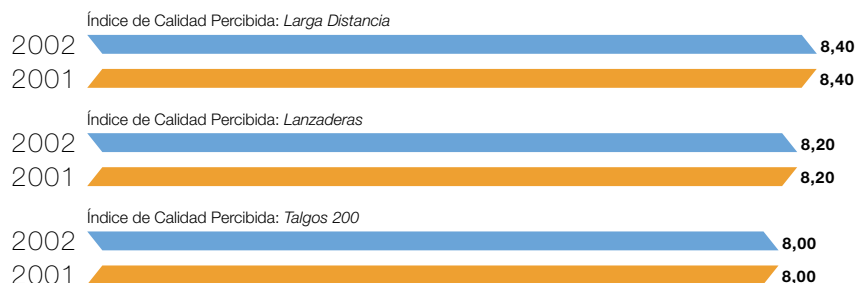
(en millones de euros)

	C I E R R E A Ñ O 2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	210,629	194,800	15,829	8,1
Ingresos varios	1,426	0,841	0,585	69,5
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,426	0,529	-0,103	-19,5
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>212,481</b>	<b>196,170</b>	<b>16,311</b>	<b>8,3</b>
Ingresos por Transferencias	4,347	5,716	-1,368	-23,9
<b>Total Ingresos</b>	<b>216,828</b>	<b>201,886</b>	<b>14,942</b>	<b>7,4</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	13,957	11,810	2,147	18,2
Energía de tracción	10,119	9,766	0,352	3,6
Materiales y Energía U.D.T.	0,877	1,088	-0,211	-19,4
Servicios externos	75,110	71,983	3,127	4,3
Variación de Provisiones		0,264	-0,264	-100,0
Amortizaciones	21,498	21,462	0,036	0,2
Retiros del inmovilizado		0,168	-0,168	-100,0
Intereses del Capital Circulante	0,116	0,367	-0,251	-68,4
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>121,676</b>	<b>116,909</b>	<b>4,768</b>	<b>4,1</b>
Energía de tracción por transferencia	0,741	0,754	-0,013	-1,7
Servicios internos por transferencia	28,109	29,242	-1,134	-3,9
Gastos por Transferencias	28,850	29,996	-1,146	-3,8
<b>Total Gastos</b>	<b>150,526</b>	<b>146,905</b>	<b>3,621</b>	<b>2,5</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>66,302</b>	<b>54,981</b>	<b>11,321</b>	<b>20,6</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	144,0%	137,4%	6,6%	
Intereses Estructurales	8,872	7,347	1,525	20,8
Gastos Comunes distribuidos	6,230	6,596	-0,366	-5,6
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>51,200</b>	<b>41,038</b>	<b>10,162</b>	<b>24,8</b>
Resultados extraordinarios	0,848	0,613	0,235	38,3
<b>Resultado</b>	<b>52,048</b>	<b>41,651</b>	<b>10,397</b>	<b>25,0</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	131,6%	126,0%	5,6%	

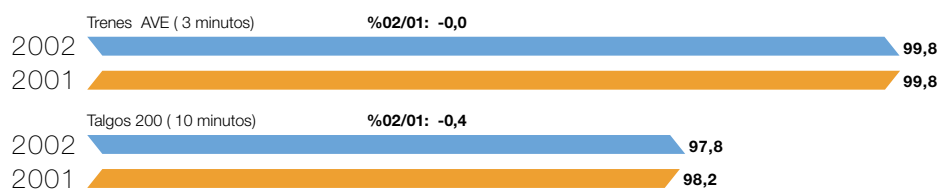
**U. N. de Alta Velocidad: principales magnitudes****TRÁFICO****INGRESOS DE TRÁFICO****OFERTA****APROVECHAMIENTO**

## U. N. de Alta Velocidad: principales magnitudes

### CALIDAD



### PUNTUALIDAD



adaptados al cliente, comprometido con ellos, en definitiva, un ferrocarril capaz de competir con el resto de medios de transporte y de ser un negocio rentable. Un sistema de transporte y un estilo demandado y querido por la sociedad en general.

Así, hoy podemos hablar de un ferrocarril consolidado y en expansión. Un negocio capaz de generar beneficios económicos, como se ha demostrado hasta la fecha.

Este cambio de imagen del ferrocarril ha revitalizado al conjunto del transporte ferroviario. Hablar de AVE es

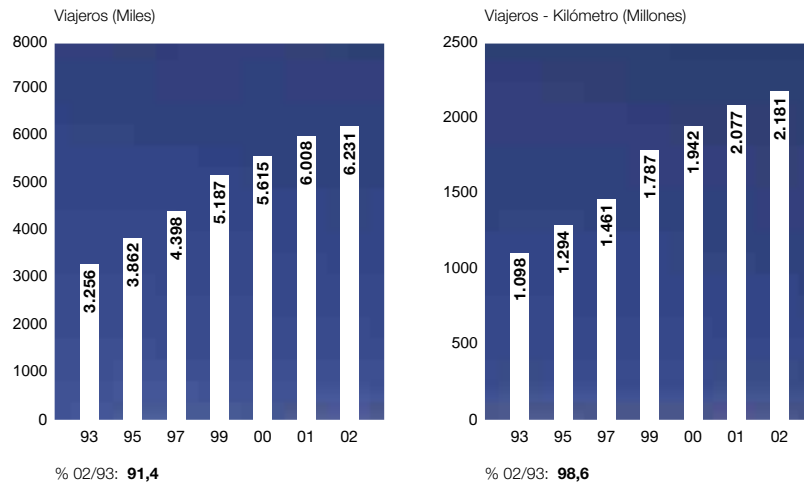
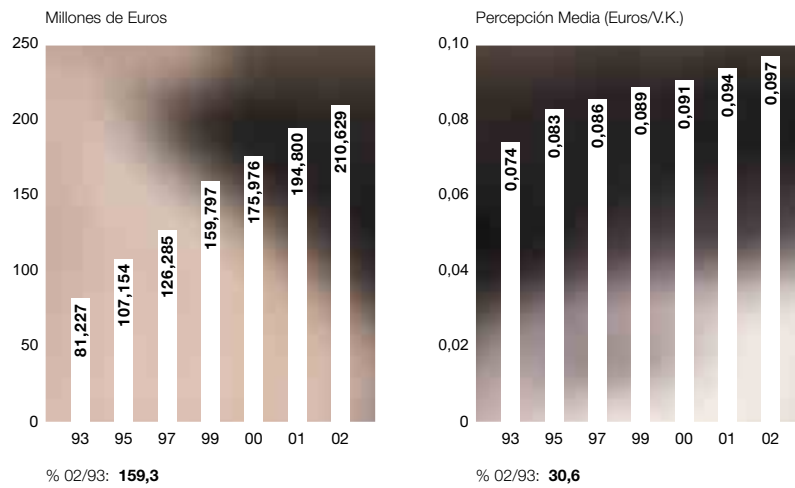
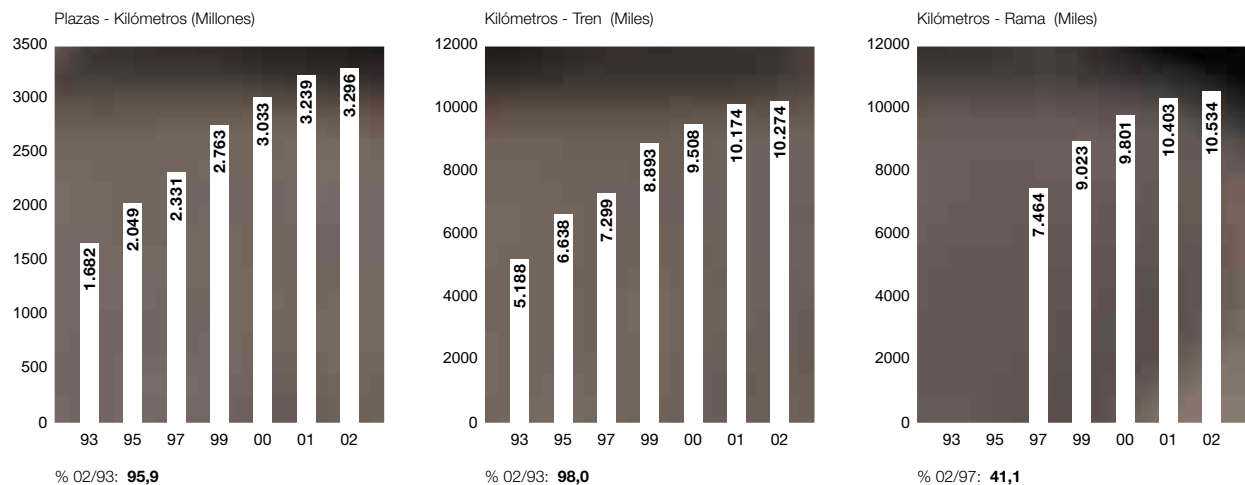
hablar de calidad de servicio y compromiso con los clientes. Esto da una idea de la fuerza y del carácter de la marca que seguirá creciendo en el futuro.

La UN de Alta Velocidad ha continuado mejorando sus indicadores económicos, con un 20,6 por ciento en el margen de contribución con respecto al ejercicio de 2001.

Esta mejora afecta también a determinados indicadores productivos, como el incremento del número de viajeros transportados en un 3,7 por ciento con respecto a 2001.

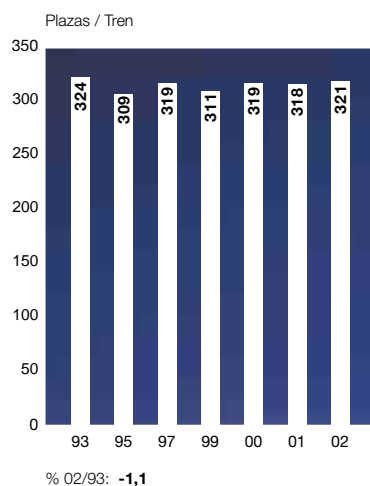
Asimismo, el índice de puntualidad se situó en un 99,8 por ciento en los trenes AVE. Los trenes llegados a destino con más de 5 minutos de retraso, afectados por el compromiso de puntualidad, han sido 25 en Larga Distancia y 3 en Lanzadera, sobre 12.859 y 5.778 circulaciones respectivamente, lo que representa un 0,2 por ciento del total.

Por último, en enero se puso en servicio una circulación más entre Madrid-Sevilla y viceversa, con lo que ascendieron a 19 los servicios diarios en dicha relación.

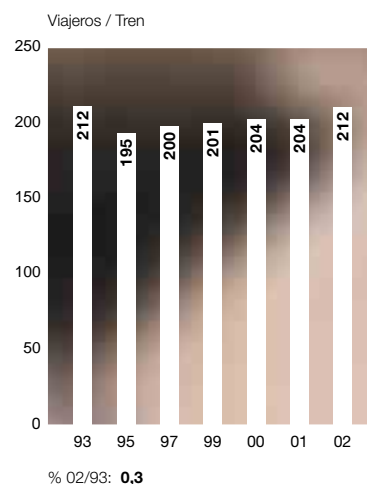
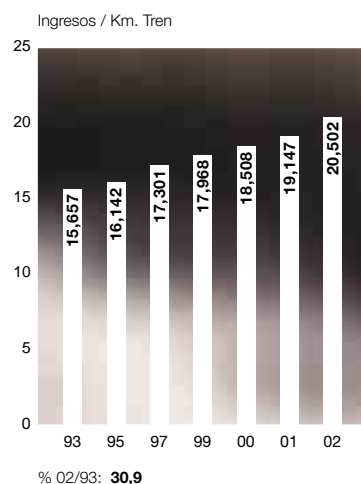
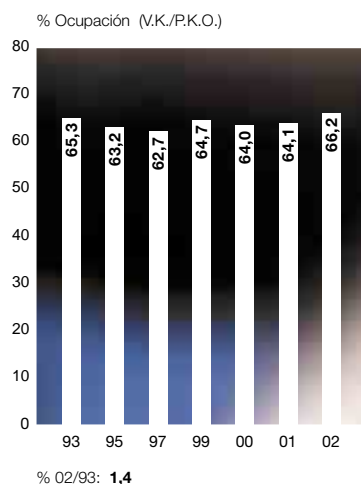
**U. N. de Alta Velocidad: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002****TRÁFICO****INGRESOS DE TRÁFICO****OFERTA**



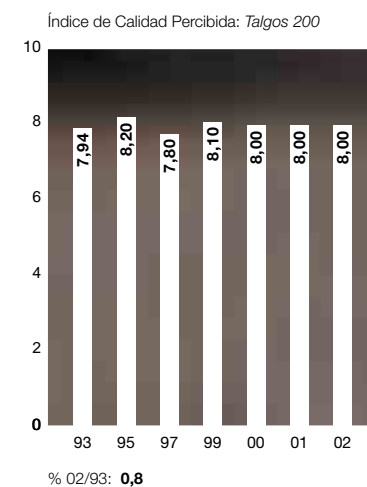
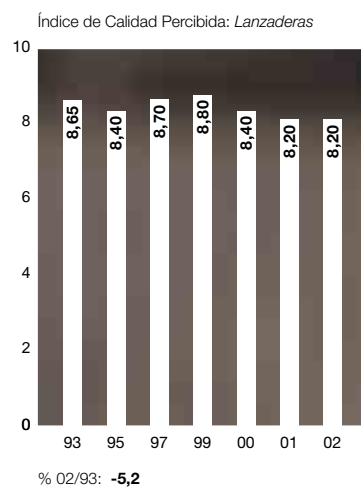
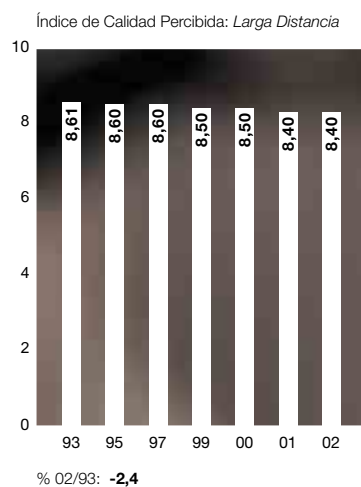
## OFERTA



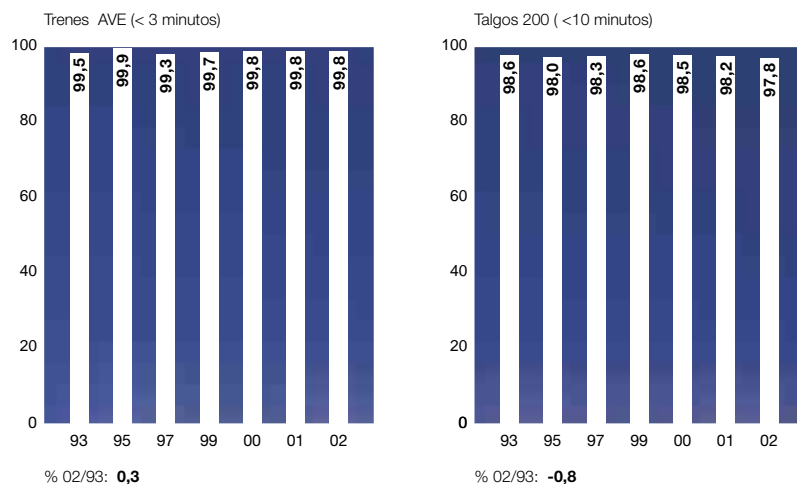
## APROVECHAMIENTO



## CALIDAD



## PUNTUALIDAD



## 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 98,6%, es decir, prácticamente el equilibrio, mejorando la del 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 este ejercicio ha sido del 91,3%, casi cuatro puntos mejor que en 2001. Es decir, Grandes Líneas ha continuado en su línea de mejora de resultados económicos registrada en los últimos años, destacando la mejora en su margen de contribución de un 49,3% sobre el año anterior, que equivale a 5,2 millones de euros.

Los ingresos de tráfico se elevan a 371,41 millones de euros, un 4,7% superiores a los de 2001. El total de ingresos obtenidos por la Unidad de Negocio en 2002, incluyendo los de transferencia, se eleva a 382,84 millones de euros, superando los obtenidos el año anterior en un 2,8%.

Los gastos directos de la Unidad de Negocio en 2002 han ascendido a 263,68 millones de euros, un 1,3% más que el año anterior, de los que 137,42 millones



corresponden a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 3,1% en el conjunto de los gastos directos y del 6,4% en Servicios del Exterior. Los gastos por transferencias ascendieron a 124,55 millones de euros, un 2,3% menos que en 2001. Las Amortizaciones y los Intereses Estructurales representaron 44,35 y 14,48 millones de euros de gasto, un 6,4% y un 20,0% menos que en 2001, respectivamente.

#### Hitos de la unidad de negocio de Grandes Líneas en 2002

El año ha discurrido, al igual que los cinco precedentes, en la línea de una importante mejora de margen, por la vía de una escrupulosa gestión de los gastos, sin escatimar los operativos, que redundan en una

mejora del servicio y en la mayor independencia posible en la gestión de los recursos propios.

Así, una de las medidas de mayor trascendencia a lo largo de 2002 ha sido la incorporación de lo que coloquialmente se ha dado en llamar, "ruta MIT": un agente de acompañamiento que, al igual que el técnico de Talgo, acompaña los trenes construidos y mantenidos por esa empresa con la función de hacer mantenimiento correctivo a bordo. Éste lo hace en los trenes convencionales, con la misión de atender pequeñas averías que van desde una bombilla fundida, a una calefacción defectuosa o un cuarto de baño atascado. A esta función hay que unirle la de enganches y desenganches, que evitan la dependencia de otras Unidades de Negocio en determinados puntos, que

complicaba las actuaciones tanto a la UU.NN. prestadora como a Grandes Líneas.

Esta medida, que ha representado un incremento en el coste de más de 3,9 millones de euros/año está más que justificada por la versatilidad que ofrece y la autonomía que aporta a todas las UU.NN. anteriormente implicadas, aparte de mejorar sustancialmente el confort, hasta ahora precario, de los trenes con material convencional.

Entre las actuaciones desarrolladas en 2002 destaca la adjudicación del servicio de distribución para la comercialización de productos de Renfe a través del sistema Worldspan para Agencias de Viajes, que afecta tanto a Grandes Líneas como a la UN de Alta Velocidad.

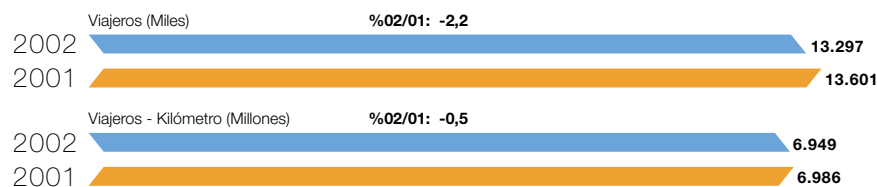
#### U. N. de Grandes Líneas: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

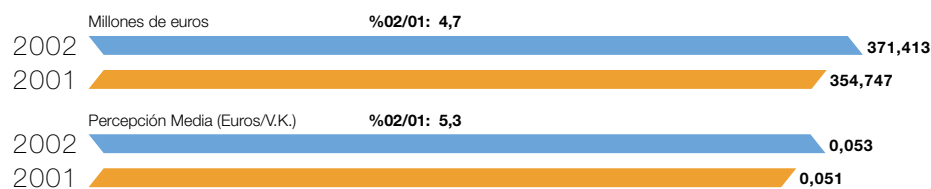
	C I E R R E A Ñ O 2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	371,413	354,747	16,666	4,7
Ingresos varios	5,985	9,652	-3,668	-38,0
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,006	0,012	-0,006	-50,1
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>377,404</b>	<b>364,412</b>	<b>12,992</b>	<b>3,6</b>
Ingresos por Transferencias	5,438	8,168	-2,730	-33,4
<b>Total Ingresos</b>	<b>382,842</b>	<b>372,580</b>	<b>10,262</b>	<b>2,8</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	80,596	77,555	3,041	3,9
Energía de tracción				
Materiales y Energía U.D.T.	0,284	0,252	0,032	12,5
Servicios externos	137,416	129,133	8,282	6,4
Variación de Provisiones	-0,234	0,835	-1,069	-128,0
Amortizaciones	44,349	47,390	-3,041	-6,4
Retiros del inmovilizado	1,002	0,126	0,876	693,9
Intereses del Capital Circulante	0,268	0,469	-0,201	-42,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>263,681</b>	<b>255,761</b>	<b>7,920</b>	<b>3,1</b>
Energía de tracción por transferencia	24,207	25,275	-1,068	-4,2
Servicios internos por transferencia	100,339	102,157	-1,817	-1,8
Gastos por Transferencias	124,546	127,432	-2,886	-2,3
<b>Total Gastos</b>	<b>388,227</b>	<b>383,193</b>	<b>5,034</b>	<b>1,3</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-5,385</b>	<b>-10,613</b>	<b>5,228</b>	<b>49,3</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	98,6%	97,2%	1,4%	
Intereses Estructurales	14,483	18,100	-3,617	-20,0
Gastos Comunes distribuidos	15,858	17,485	-1,627	-9,3
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-35,726</b>	<b>-46,197</b>	<b>10,471</b>	<b>22,7</b>
Resultados extraordinarios	-0,891	-5,956	5,065	85,0
<b>Resultado</b>	<b>-36,617</b>	<b>-52,153</b>	<b>15,536</b>	<b>29,8</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	91,3%	87,7%	3,5%	

## U. N. de Grandes Líneas: principales magnitudes

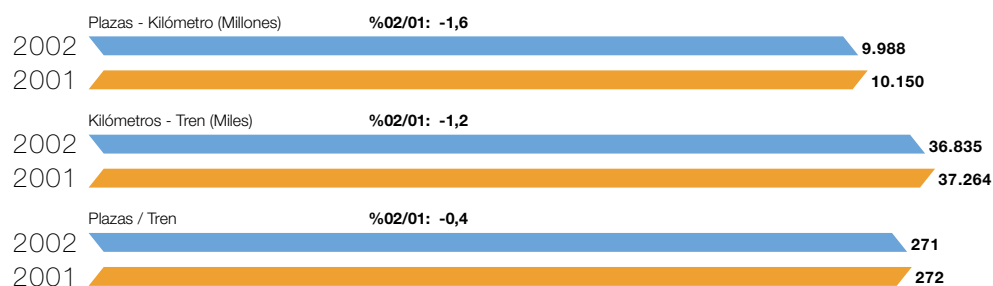
### TRÁFICO



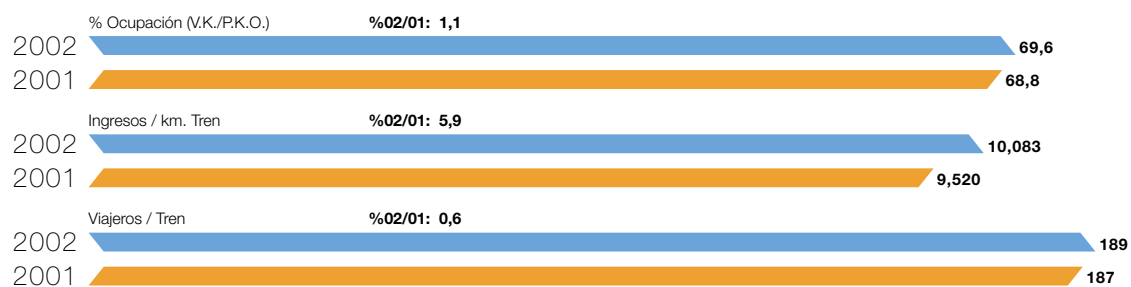
### INGRESOS DE TRÁFICO



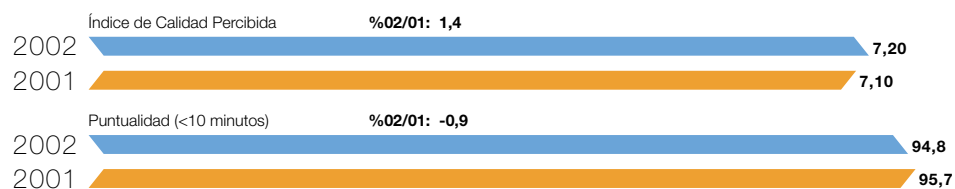
### OFERTA



### APROVECHAMIENTO

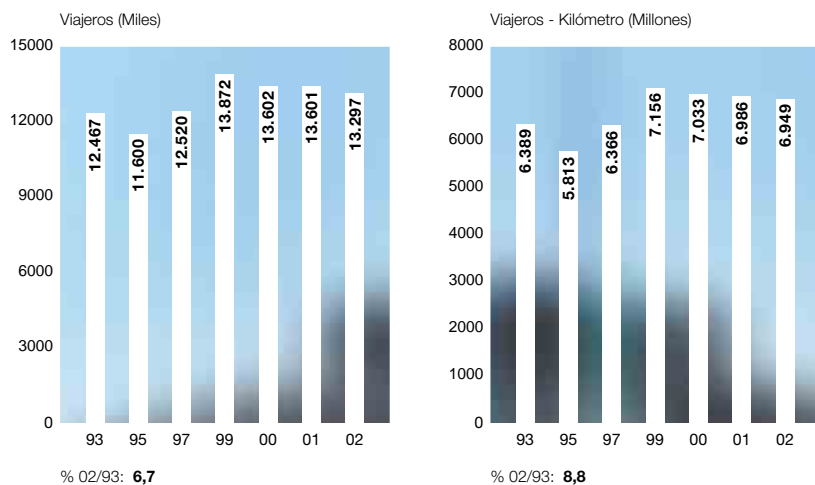


### CALIDAD

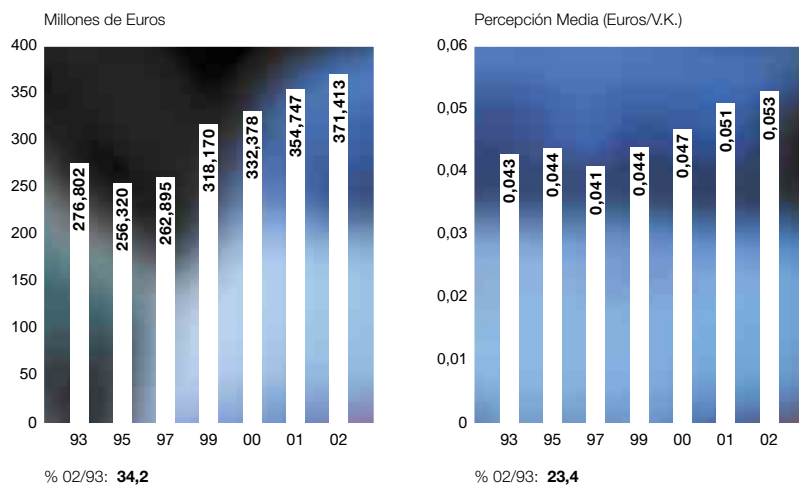


## U. N. de Grandes Líneas: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

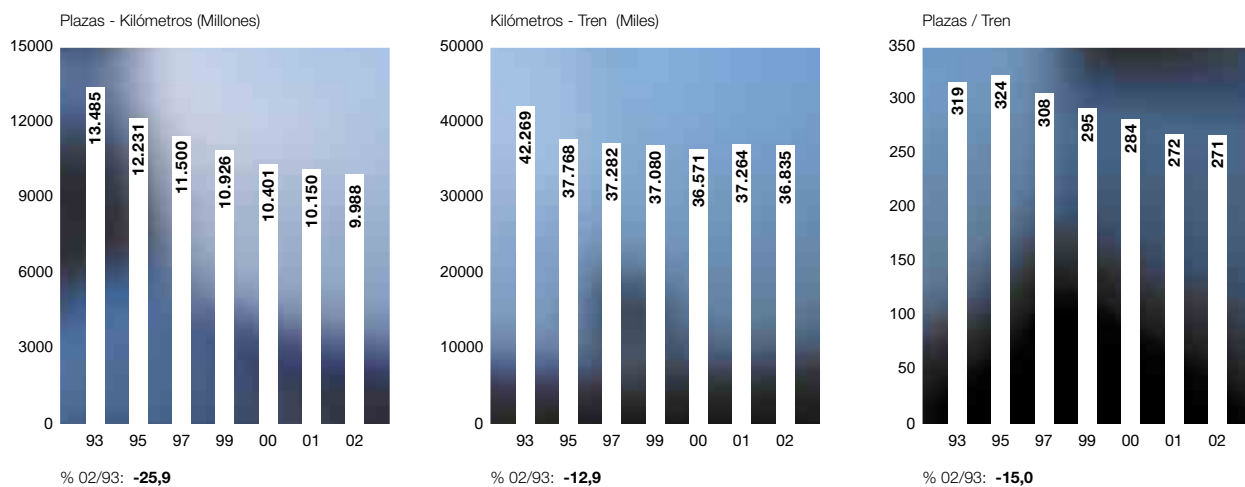
### TRÁFICO



### INGRESOS DE TRÁFICO



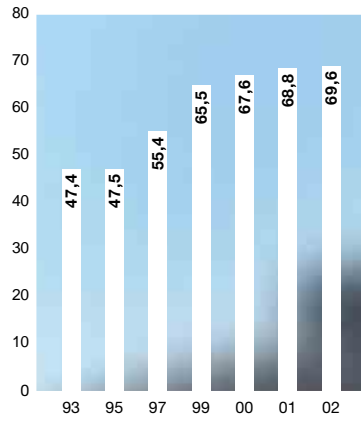
### OFERTA



## U. N. de Grandes Líneas: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

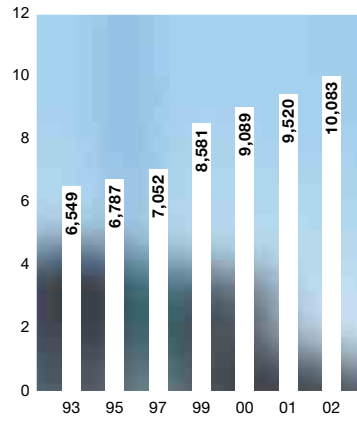
### APROVECHAMIENTO

% Ocupación (V.K./P.K.O.)



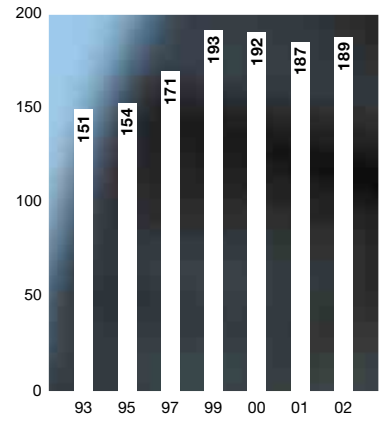
% 02/93: **46,8**

Ingresos / Km. Tren



% 02/93: **54,0**

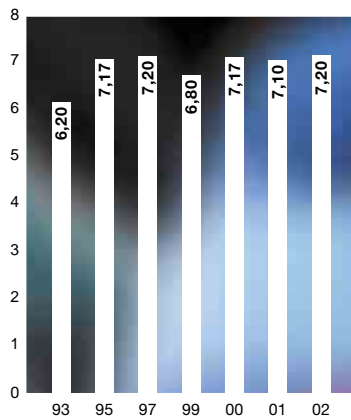
Viajeros / Tren



% 02/93: **24,8**

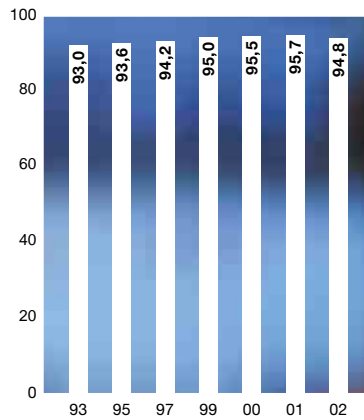
### CALIDAD

Índice de Calidad Percibida

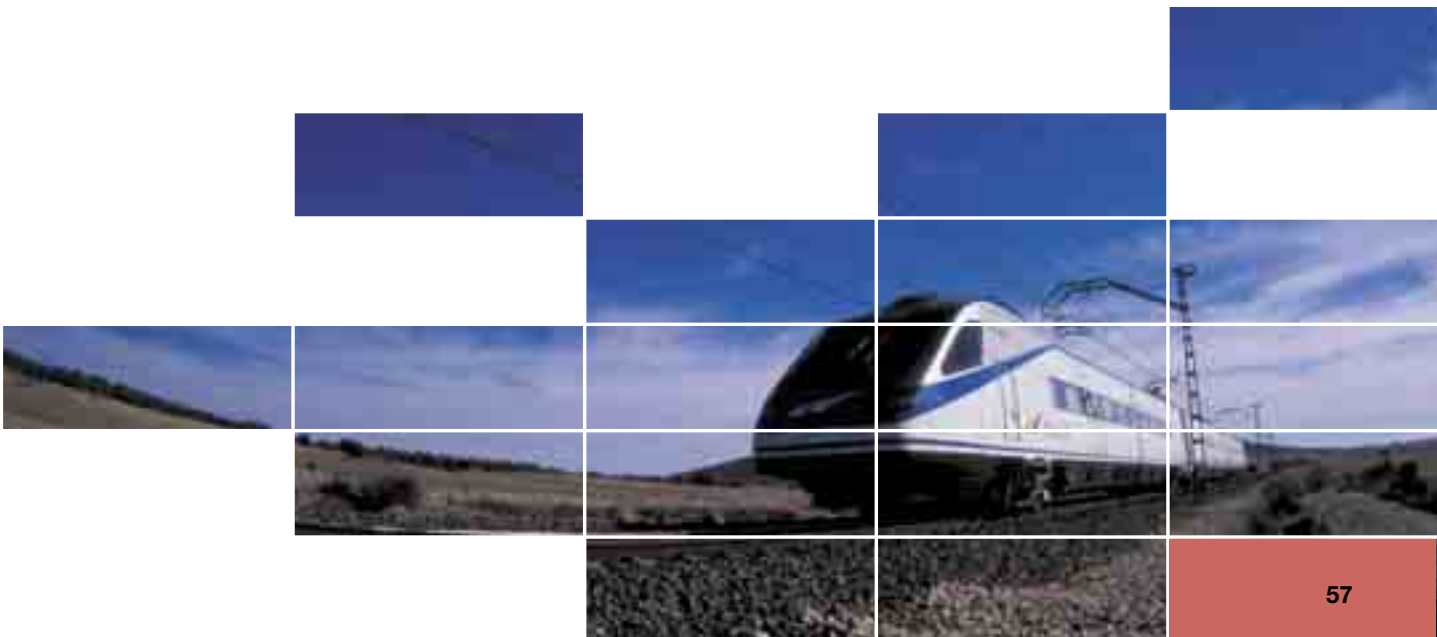


% 02/93: **16,1**

Puntualidad (< 10 minutos)



% 02/93: **2,0**





## 5.4.2. Cargas

### Resultados del ejercicio

Los ingresos de tráfico ascienden a 209,21 millones de euros, por lo que superan a los del ejercicio 2001 en un 1,2%.

Los ingresos comerciales, por su parte, fueron de 17,66 millones de euros, lo que representa un incremento respecto al año 2001 de 1,4 millones, debido en gran medida al alquiler de vagones a empresas constructoras y a la participación de la UN en agrupaciones como Petrorail y Cererail.

Los ingresos por los servicios prestados por la UN de Cargas al resto de UU.NN. alcanzaron la cantidad de 18,74 millones de euros.

Los ingresos totales de la UN de Cargas en 2002 ascendieron, por tanto, a 245,84 millones de euros, 3,69 millones por encima de los correspondientes al ejercicio anterior.

Por otra parte, los gastos totales ascendieron a 285,30 millones de euros al cierre del ejercicio. De este total, 200,01 millones corresponden a gastos directos, mientras que los 85,29 millones de euros restantes se refieren a gastos de transferencia.

El Margen de Contribución se sitúa, por tanto, al cierre de 2002 en -39,46 millones de euros, mejorando en 1,88 millones de euros el Margen de Contribución del año 2001. La cobertura de gastos por ingresos a este nivel de margen se sitúa en el 86,2%, frente al 85,4% alcanzado en 2001. En el nivel de Resultados, una vez incorporados los gastos por intereses estructurales, los gastos comunes por distribución y los resultados extraordinarios, el coeficiente de cobertura alcanzado por la UN de Cargas en este ejercicio resulta ser el 78,0%, superior al 76,9% alcanzado en 2001.

### Hitos de la unidad de negocio de Cargas en 2002

El Centro de Servicios al Cliente (C.S.C.), que entró en funcionamiento en 2001, ha posibilitado una gestión más dinámica en el servicio que prestamos a nuestros clientes, mediante una interlocución única y especiali-

zada que permite atender las fluctuaciones de la demanda, garantizando la racionalización de los recursos aplicados y mejorando el clásico desequilibrio que en nuestro negocio se produce entre la oferta y la demanda. No debemos olvidar que el 70 por ciento de nuestra demanda es variable y la oferta que realizamos presenta cierta rigidez.

Debe mencionarse que la puesta en servicio del C.S.C. ha permitido que la atención a clientes mediante el teléfono habilitado a tales efectos haya sido notable, con una media de 213 llamadas diarias, así como que todos los trenes realizados fuesen programados a nivel central desde el mismo, y que las lanzaderas y maniobras se diseñen y controlen mediante las antenas que dispone a nivel territorial.

En relación con la facturación telemática, que como resultado de la puesta en servicio del C.S.C. se ha implantado, debe señalarse que el 36 por ciento de los clientes se han incorporado a este nuevo sistema, que a su vez supone que el 60 por ciento de los ingresos procedan de facturaciones por internet. Como dato de valoración cuantitativa debe mencionarse que desde el



23 de mayo de 2001, fecha en la que empezó el servicio, hasta el 21 de noviembre de 2002, se han realizado 10.000 operaciones de facturación por internet.

La modernización de las instalaciones es otro de los elementos que ha posibilitado la mejora en la gestión, citándose como principales actuaciones finalizadas en 2002: la construcción del Centro Logístico de Murcia Mercancías; la instalación del enclavamiento simplificado en vías 1 a 12 de León Clasificación; la construcción de la nave-muelle de 6.000 m<sup>2</sup> en la base del TEM en Barcelona Can Tunis; la ampliación en 6.900 m<sup>2</sup> de la nave número 5 del Centro Logístico de Villaverde; la electrificación del ramal de acceso y construcción del haz de vías en Puertollano Refinería; la construcción de la terminal de mercancías en Ponferrada; la instalación de dos vías y construcción de playa de carga/descarga en Valencia Fuente San Luis; y la renovación de la vía, P.K. 36/030 al 41/636, de la línea Zafra-Jerez de los Caballeros y de la vía Almorchón-Bélmez, P.K. 28/100 al 33/900, de la línea de Córdoba-Almorchón. A su vez, se encuentran en ejecución varias obras de mejora y ampliación de instalaciones, estando prevista su finalización en el año 2003.



Como resultado de los diferentes acuerdos llevados a cabo con autoridades portuarias, se han desarrollado actuaciones en el puerto de Marín, habiéndose inaugurado el 10 de julio el ramal de acceso al mismo, gracias a la colaboración del Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria y Renfe. Para obras de acceso y apartadero de entrada a la futura nave de la concesión de Gonvarri S.A. en el muelle Aragón y conexión con el muelle Navarra, se han aportado materiales recuperados al puerto de Tarragona. Igualmente, durante 2002 se ha facilitado material de vía recuperado para reparar la vía en la parrilla de carbón de Aboño del puerto de Gijón.

Respecto al parque de material, se ha proseguido con la racionalización del mismo, siendo su situación a primeros de diciembre de 12.048 vagones, 712 menos que a esa fecha en el anterior año. Asimismo, se han llevado a cabo diferentes actuaciones de modernización tales como la sustitución de bogies, transformación de algunas series, cambios de piso y adecuación de cunas y brazos, y se han construido cinco vagones portabobinas y diez para combustibles líquidos.

En el área control de ingresos, durante 2002, se ha implantado un sistema integrado de tratamiento del tráfico internacional que permite el control de todas las fases por las que transcurre una expedición, y se ha diseñado un nuevo sistema de gestión de posventa, que se pondrá en servicio en 2003, cuyo objetivo es integrar los diferentes procesos existentes.



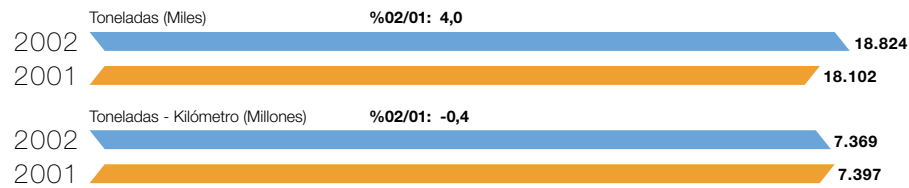
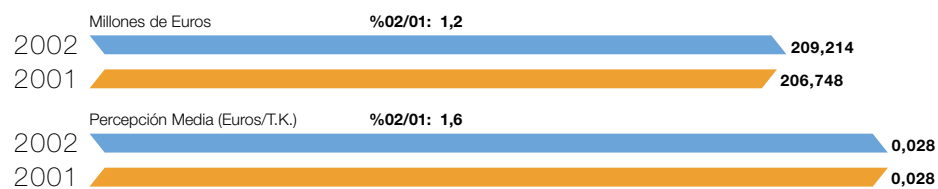
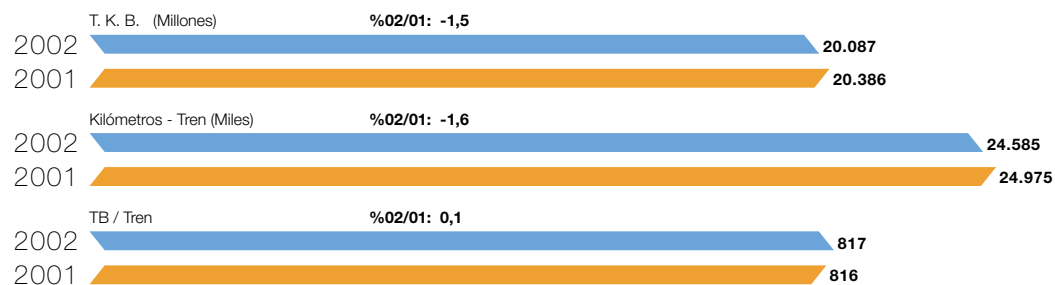
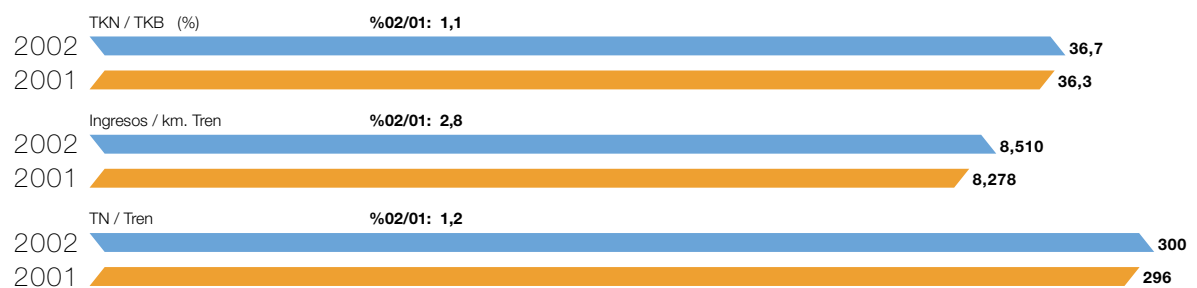
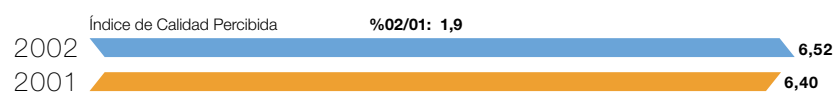
## U. N. de Cargas: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	209,214	206,748	2,466	1,2
Ingresos varios	17,664	16,263	1,400	8,6
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,221	0,174	0,047	26,8
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>227,099</b>	<b>223,186</b>	<b>3,913</b>	<b>1,8</b>
Ingresos por Transferencias	18,740	18,961	-0,221	-1,2
<b>Total Ingresos</b>	<b>245,839</b>	<b>242,147</b>	<b>3,692</b>	<b>1,5</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	140,843	136,923	3,920	2,9
Materiales y Energía U.D.T.	5,121	4,802	0,318	6,6
Servicios externos	17,014	16,900	0,113	0,7
Amortizaciones	33,389	30,670	2,719	8,9
Retiros del inmovilizado	0,713	0,889	-0,176	-19,8
Intereses del Capital Circulante	2,928	2,873	0,055	1,9
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>200,007</b>	<b>193,057</b>	<b>6,950</b>	<b>3,6</b>
Energía de tracción por transferencia	32,940	33,276	-0,336	-1,0
Servicios internos por transferencia	52,350	57,151	-4,801	-8,4
Gastos por Transferencias	85,290	90,427	-5,137	-5,7
<b>Total Gastos</b>	<b>285,297</b>	<b>283,484</b>	<b>1,813</b>	<b>0,6</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-39,457</b>	<b>-41,337</b>	<b>1,880</b>	<b>4,5</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	86,2%	85,4%	0,8%	
Intereses Estructurales	18,173	15,207	2,966	19,5
Gastos Comunes distribuidos	11,918	12,956	-1,038	-8,0
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-69,548</b>	<b>-69,500</b>	<b>-0,048</b>	<b>-0,1</b>
Resultados extraordinarios	0,151	-3,083	3,234	104,9
<b>Resultado</b>	<b>-69,397</b>	<b>-72,583</b>	<b>3,186</b>	<b>4,4</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	78,0%	76,9%	1,0%	

Las acciones desarrolladas por sistemas informáticos en el presente ejercicio han sido orientadas: al sistema de ayuda para la gestión del mantenimiento preventivo y correctivo; al establecimiento automático de los indicadores de gestión; y a la adecuación del sistema de reservas y del sistema Siglo a las actuales necesidades, integrando las funciones de consulta en el sistema Sacim 2000.

En relación con las empresas logísticas en las que participa Renfe a través de esta UN, durante 2002 se han constituido: Petrorail, para la comercialización y desarrollo del transporte de productos petrolíferos, y Algetren Logística, que operará principalmente en los sectores siderúrgico y del papel. A su vez, debe mencionarse el crecimiento en facturación que sobre 2001 han presentado Cadefer, del 36 por ciento, y Alfíl Logistics, del 32 por ciento.

**U. N. de Cargas: principales magnitudes****TRÁFICO****INGRESOS TOTALES DE TRÁFICO****OFERTA****APROVECHAMIENTO****CALIDAD**

### U. N. de Cargas: Toneladas (Miles)

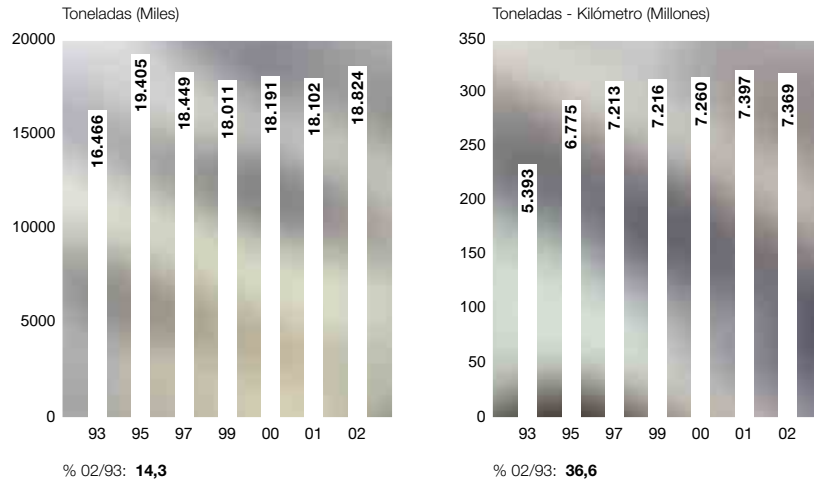
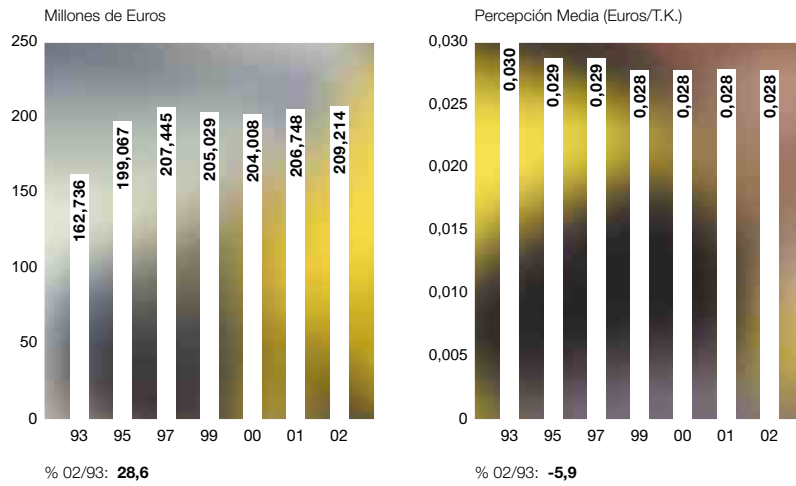
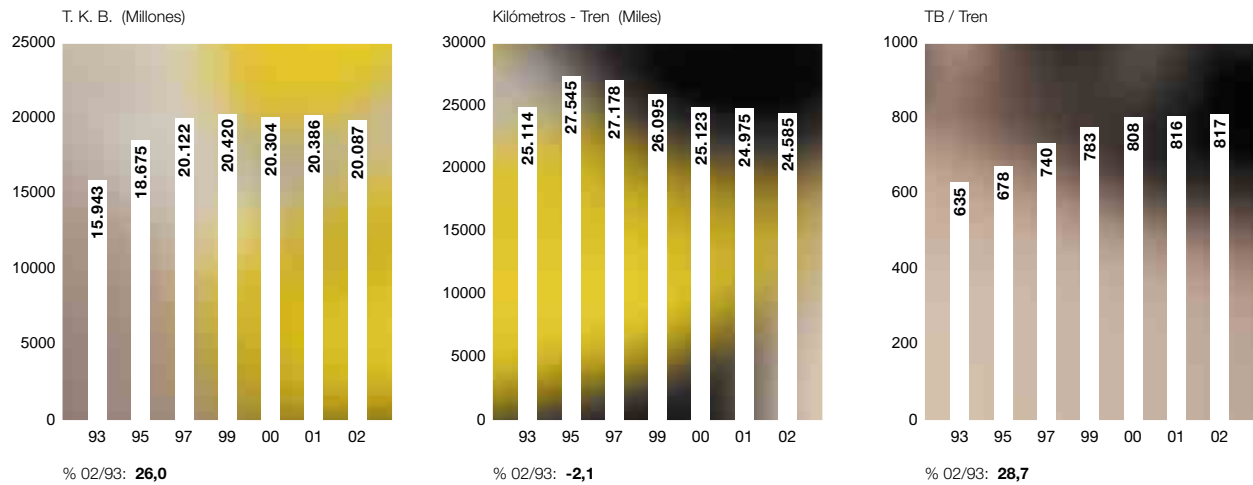
C O N C E P T O	2002	2001
P. siderúrgicos nacionales	4.148	3.566
Carbones	2.608	1.555
Cementos	1.853	1.534
Cereales nacionales	1.090	1.053
Piedras y tierras	1.002	1.939
Combustibles líquidos	779	948
Resto nacional	767	572
Butano y propano	627	528
Autos nacionales	609	668
Transportes en servicio	560	442
Maderas nacionales	550	604
Productos químicos	514	541
Autos internacionales	490	528
Piezas y comp. autos int.	404	371
Resto internacional	401	502
Papel	401	372
Abonos	332	365
Cenizas volantes	272	187
P. siderúrgicos internacionales	250	335
TEM	240	298
SAL	213	227
Ttes. excepcionales	195	236
Material de construcción	178	294
Cereales internacionales	139	205
Minerales	124	95
TEMI	49	52
Maderas internacionales	29	85
<b>Total U.N.</b>	<b>18.824</b>	<b>18.102</b>
Tránsito	40	33
Importación	844	984
Exportación	878	1.061
<b>Total tráfico internacional</b>	<b>1.762</b>	<b>2.078</b>

### U. N. de Cargas: Toneladas Kilómetro (Millones)

C O N C E P T O	2002	2001
P. siderúrgicos nacionales	2.320	1.975
Carbones	476	294
Cementos	443	395
Combustibles líquidos	412	517
Maderas nacionales	409	446
Cereales nacionales	392	424
Autos nacionales	337	366
Piedras y tierras	244	428
Productos químicos	243	286
Papel	220	211
Butano y propano	212	188
Autos internacionales	212	220
Resto internacional	177	211
Piezas y comp. autos int.	165	157
TEM	152	189
P. siderúrgicos internac.	135	163
Abonos	126	148
Cenizas volantes	119	80
Resto nacional	106	93
Transportes en servicio	97	83
Material de construcción	93	163
Ttes. excepcionales	78	109
SAL	51	55
TEMI	50	54
Cereales internacionales	46	72
Minerales	41	37
Maderas internacionales	13	33
<b>Total U.N.</b>	<b>7.369</b>	<b>7.397</b>
Tránsito	35	23
Importación	349	393
Exportación	414	494
<b>Total tráfico internacional</b>	<b>798</b>	<b>910</b>

En el área de recursos humanos, de máxima importancia en nuestra Unidad de Negocio, se ha proseguido con una dedicación especial en el campo de la mejora del clima laboral y de la comunicación interna. En el terreno de la formación, los datos más relevantes son la asistencia a cursos, con una cifra en horas superior a las 90.000, destacándose en especial los de seguridad en la circulación, con alrededor de 1.500 asistentes, salud laboral y prevención de riesgos, con unos 1.400, y conducción, con más de 600.

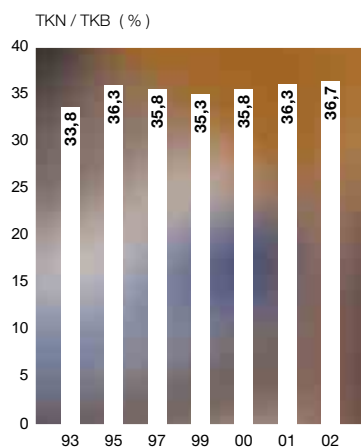
La calidad, como compromiso diario que adquirimos con nuestros clientes, es otro de los pilares fundamentales en los que se sustenta la oferta desarrollada. Durante el ejercicio que nos ocupa, hemos seguido trabajando en la implantación del modelo EFQM, en la adecuación de nuestro Sistema de Gestión para la Calidad a la nueva norma ISO 9001:2000, así como en fomentar la creación de grupos de participación EIM y GIM. La Unidad de Negocio de Cargas tiene como uno de sus objetivos prioritarios ofrecer a sus clientes servicios de máxima calidad y respetuosos con el medio ambiente.

**U. N. de Cargas: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002****TRÁFICO****INGRESOS DE TRÁFICO****OFERTA**

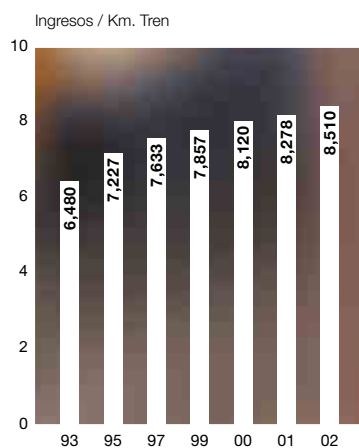


## U. N. de Cargas: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

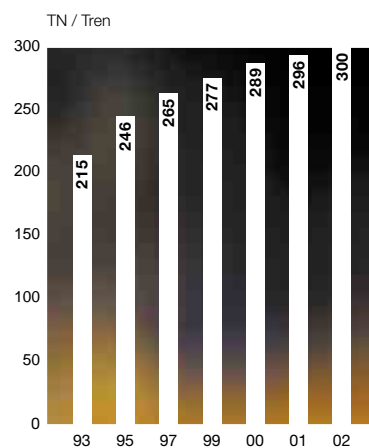
### APROVECHAMIENTO



% 02/93: **8,5**

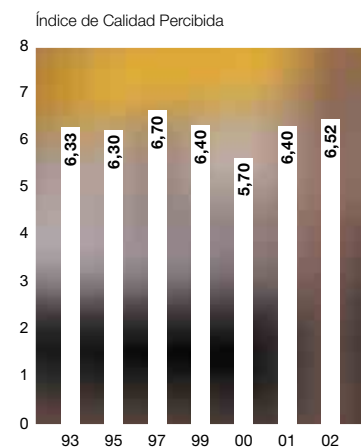


% 02/93: **31,3**

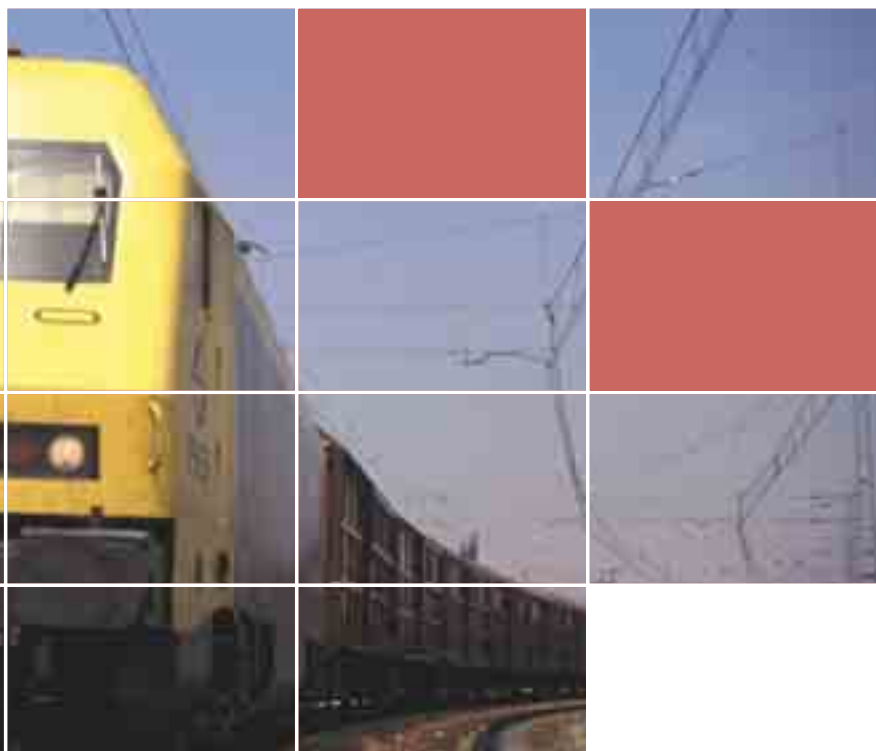


% 02/93: **39,6**

### CALIDAD



% 02/93: **3,0**





### 5.4.3. Transporte Combinado

#### Resultados del ejercicio

Los Ingresos totales del ejercicio 2002 se sitúan en 125,23 millones de euros. De esta cifra, 117,35 millones de euros pertenecen a Tráfico, lo que representa un -1,5% con respecto a 2001.

Los Gastos propios ascendieron a 112,9 millones de euros, siendo las partidas más representativas la correspondiente a gastos de recursos humanos, con 64,3 millones de euros, y servicios del exterior, con 28,5 millones.

Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 15,3 y 6,6 millones de euros respectivamente.

El coeficiente de cobertura al Margen de contribución se sitúa en el 77,8%, e incorporando los intereses estructurales, gastos comunes y resultados extraordinarios, en el 70,6%.

#### Hitos de la unidad de negocio de Transporte Combinado en 2002

##### • Implantación de nuevos productos

Lanzamiento del tren de Alta Velocidad (COMBIPACK), orientado a transportes de larga distancia, con velocidad comercial de 80 km/hora y plazo de entrega garantizado.

Implantación de una nueva logística integral para los tráfico de la Sociedad estatal de Correos y Telégrafos con las Islas Canarias, que ha traído como consecuencia el incremento de la actividad en un 100% con respecto al ejercicio 2001 en esta relación.

##### • Innovación Tecnológica

Se han incorporado al club TECO nuevas funcionalidades, orientadas al control de la facturación:

- Nuevo proceso de facturación de ingresos complementarios en terminales.
- Adaptación de los sistemas de facturación nacional e internacional en entorno Web.



Asimismo se han incorporado otras nuevas en orden a:

- Localización de contenedores.
- Localización en tiempo real del tren, hora prevista de llegada etc..
- Consulta sobre contenedores: cargado/vacío, etc..

##### • Inversiones

###### Material Motor

- Incorporación de 5 nuevas locomotoras de la serie 333.3 (reconstrucción).
- Se ha continuado con el Plan de Mejoras de habitabilidad en las cabinas de las locomotoras S/ 269 y 319.

###### Material Remolcado

- Inicio de la construcción, en el segundo semestre del año, de 150 vagones del tipo MMC3E.

###### Terminales

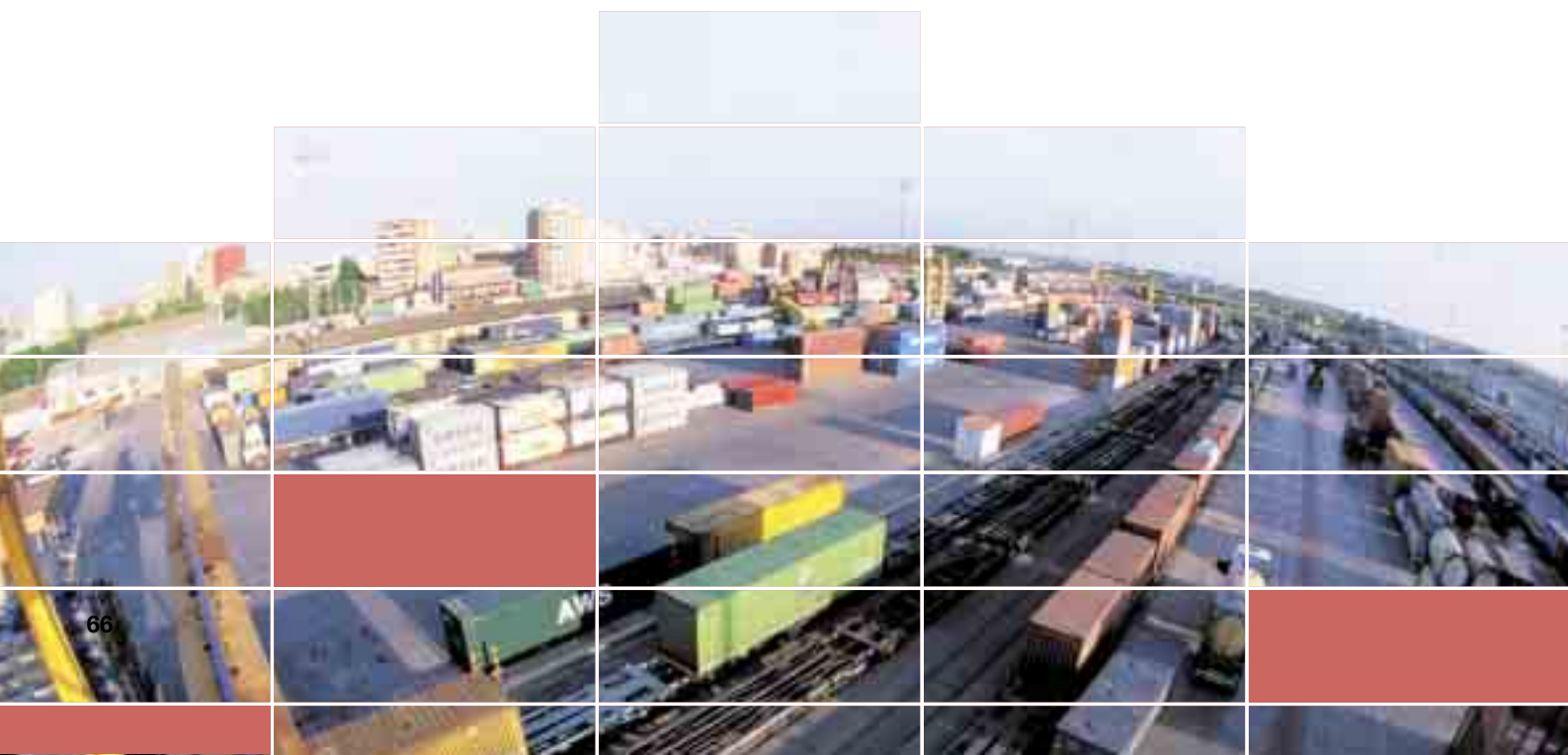
- Apertura de la nueva terminal de Bilbao Puerto.
- Desarrollo e implantación de una logística integral marítimo-terrestre en la nueva terminal de Bilbao.
- Desarrollo del sistema informático INTERMAN, tanto para la mejora de la gestión interna como para la atención al cliente.
- Adquisición de una grúa pórtico para la terminal de Tarragona Constanti y ocho grúas móviles porta-contenedores.
- Se ha dado cumplimiento al Plan de Autoprotección de la Red dotando de depósitos de reserva de agua contra incendios en ocho terminales, y se han elaborado los planes de emergencia de las mismas.

Mención especial merece la "Certificación de Calidad para toda la actividad de la UN", conforme a la Norma ISO 9002/94.

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

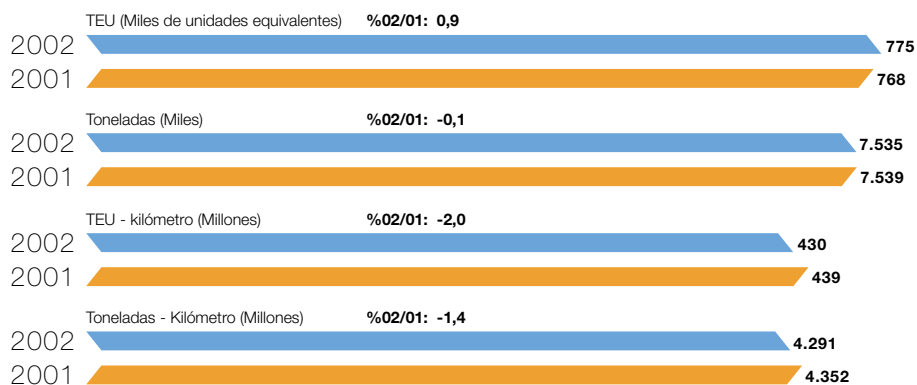
(en millones de euros)

	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	117,354	119,091	-1,737	-1,5
Ingresos varios	2,018	1,851	0,167	9,0
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,024	0,012	0,012	99,7
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>119,396</b>	<b>120,954</b>	<b>-1,558</b>	<b>-1,3</b>
Ingresos por Transferencias	5,839	6,590	-0,751	-11,4
<b>Total ingresos</b>	<b>125,235</b>	<b>127,544</b>	<b>-2,309</b>	<b>-1,8</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	64,345	62,157	2,188	3,5
Materiales y Energía U.D.T.	2,096	1,977	0,118	6,0
Servicios externos	28,528	26,150	2,378	9,1
Amortizaciones	15,295	14,532	0,763	5,2
Retiros del inmovilizado	1,099	0,006	1,093	18.185,8
Intereses del Capital Circulante	1,508	1,376	0,132	9,6
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>112,871</b>	<b>106,199</b>	<b>6,672</b>	<b>6,3</b>
Energía de tracción por transferencia	17,074	16,953	0,121	0,7
Servicios internos por transferencia	30,968	31,237	-0,269	-0,9
Gastos por Transferencias	48,042	48,191	-0,148	-0,3
<b>Total gastos</b>	<b>160,913</b>	<b>154,389</b>	<b>6,523</b>	<b>4,2</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-35,678</b>	<b>-26,846</b>	<b>-8,832</b>	<b>-32,9</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	77,8%	82,6%	-4,8%	
Intereses Estructurales	6,584	4,867	1,717	35,3
Gastos Comunes distribuidos	6,708	6,988	-0,280	-4,0
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-48,970</b>	<b>-38,701</b>	<b>-10,268</b>	<b>-26,5</b>
Resultados extraordinarios	-3,221	-3,516	0,295	8,4
<b>Resultado</b>	<b>-52,191</b>	<b>-42,217</b>	<b>-9,974</b>	<b>-23,6</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	70,6%	75,1%	-4,5%	

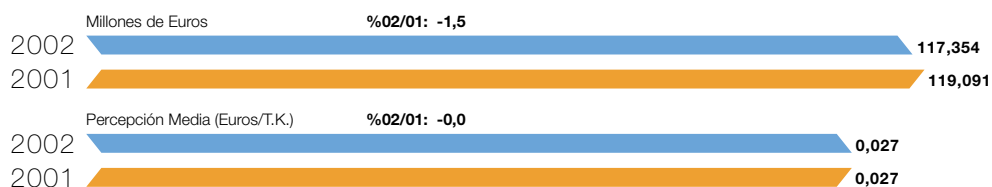


## U. N. de Transporte Combinado: principales magnitudes

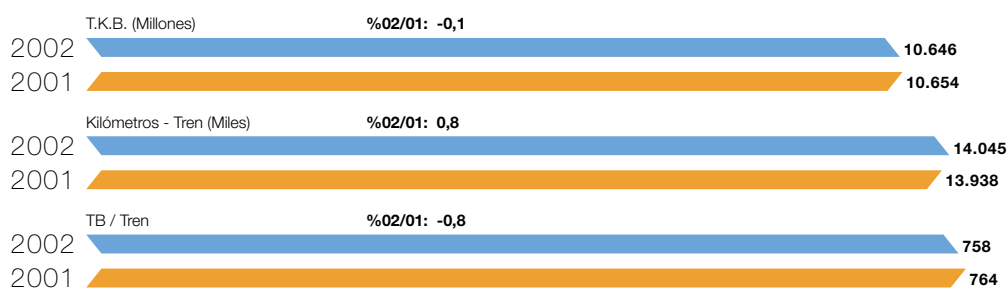
### TRÁFICO



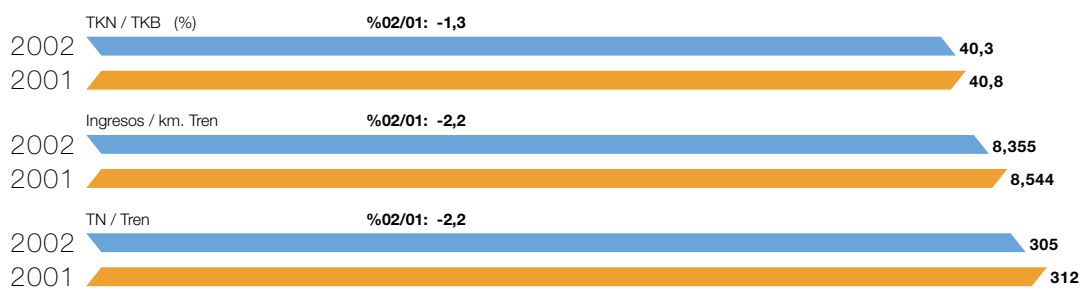
### INGRESOS TOTALES DE TRÁFICO



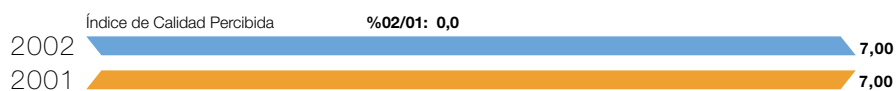
### OFERTA



### APROVECHAMIENTO



### CALIDAD



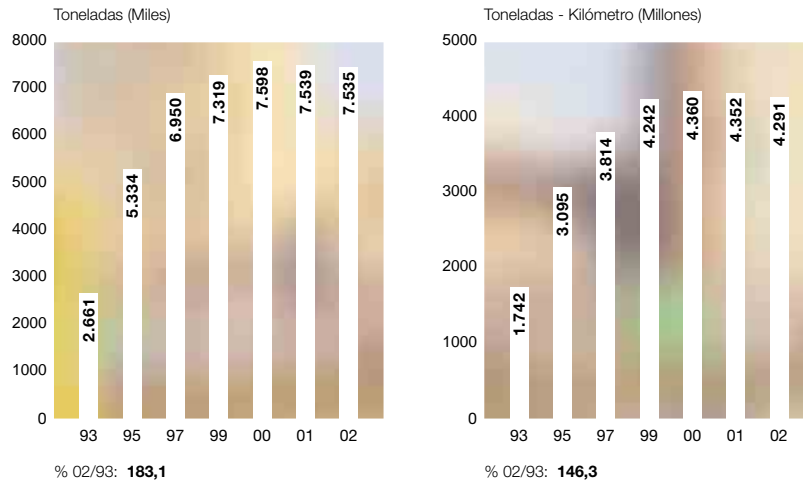
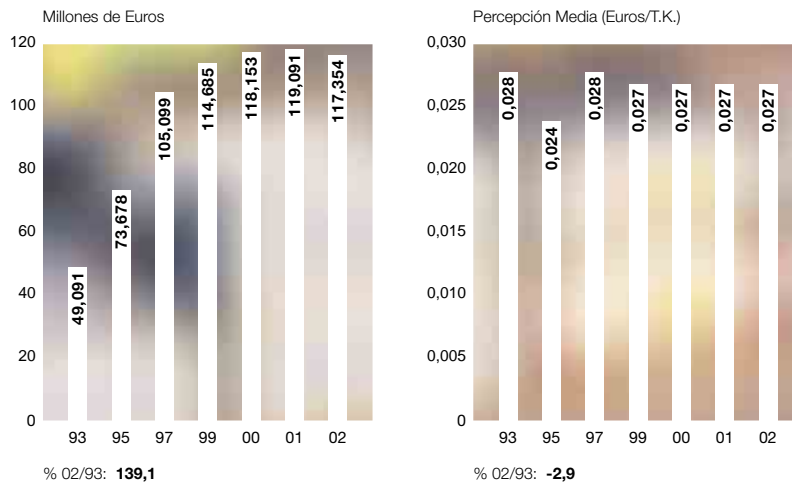
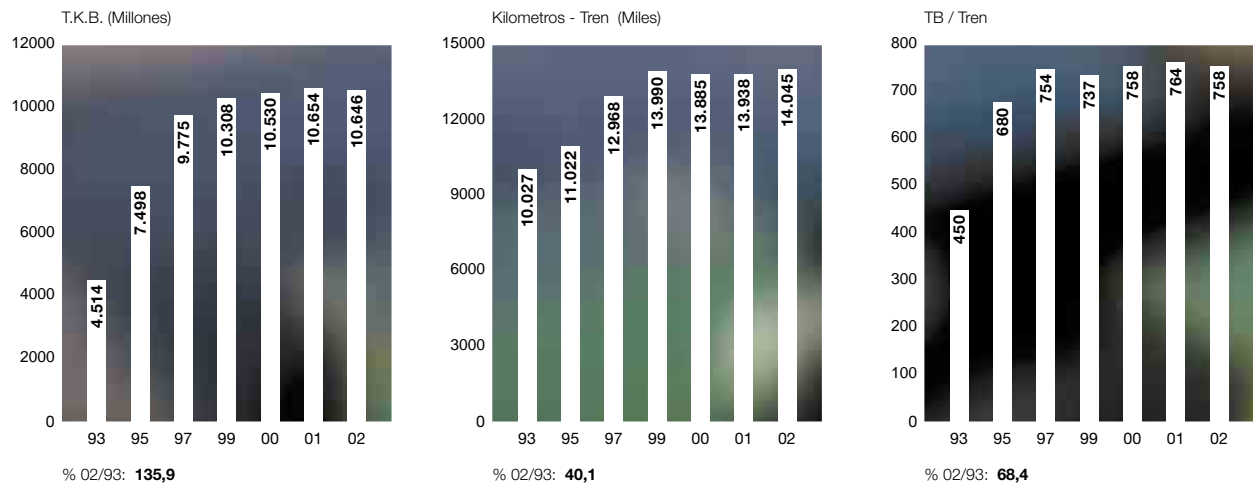
### U. N. de Transporte Combinado: Toneladas (Miles)

CONCEPTO	VARIACIÓN		
	2002	2001	% 02/01
Tráfico Nacional Marítimo	2092	2169	-3,6
Tráfico Nacional Terrestre	2720	2652	2,5
<b>Tráfico Nacional Total</b>	<b>4812</b>	<b>4822</b>	<b>-0,2</b>
Importación	1496	1438	4,0
Exportación	1206	1260	-4,3
Tránsito	21	20	3,7
<b>Tráfico Internacional Total</b>	<b>2723</b>	<b>2718</b>	<b>0,2</b>
<b>Total</b>	<b>7535</b>	<b>7539</b>	<b>-0,1</b>

### U. N. de Transporte Combinado: Toneladas/Kilómetro (Millones)

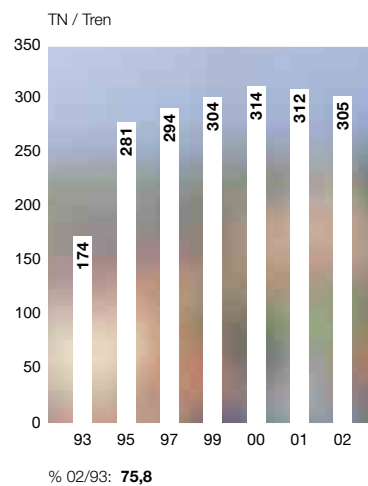
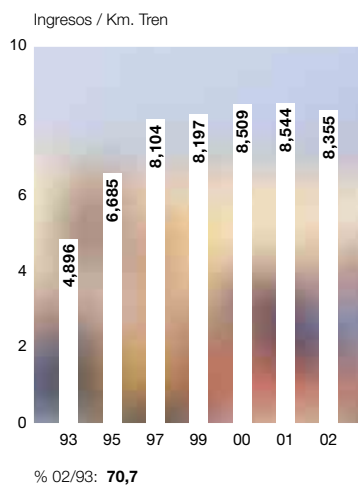
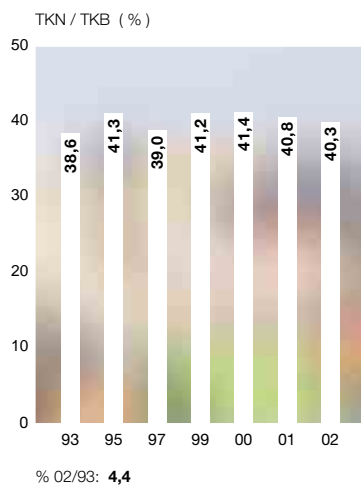
CONCEPTO	VARIACIÓN		
	2002	2001	% 02/01
Tráfico Nacional Marítimo	1188	1262	-5,9
Tráfico Nacional Terrestre	2066	2027	1,9
<b>Tráfico Nacional Total</b>	<b>3254</b>	<b>3289</b>	<b>-1,1</b>
Importación	515	514	0,3
Exportación	506	539	-6,1
Tránsito	15	11	42,7
<b>Tráfico Internacional Total</b>	<b>1036</b>	<b>1063</b>	<b>-2,5</b>
<b>Total</b>	<b>4291</b>	<b>4352</b>	<b>-1,4</b>



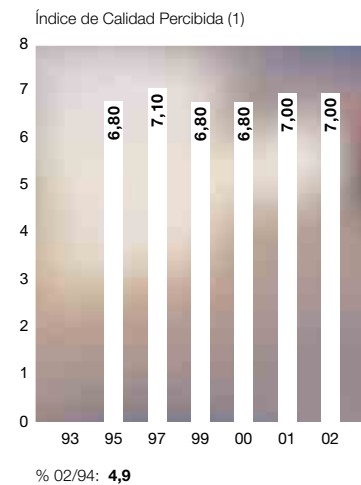
**U. N. de Transporte Combinado: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002****TRÁFICO****INGRESOS TOTALES DE TRÁFICO****OFERTA**

## U. N. de Transporte Combinado: evolución de las principales magnitudes en el periodo 1993/2002

### APROVECHAMIENTO



### CALIDAD



(1) Existen datos desde 1994



### 5.4.4. Mantenimiento Integral de Trenes

#### Resultados del ejercicio

El Margen de Contribución de la Unidad de Negocio en el ejercicio 2002 es negativo y se cifra en 19,19 millones de euros. El Resultado refleja unas pérdidas de 31,40 millones, después de registrar los intereses estructurales, los gastos comunes por distribución y los resultados extraordinarios. Se ha cumplido el objetivo presupuestario anual, mejorándolo en más de 8,7 millones de euros.

#### Hitos de la unidad de negocio de Mantenimiento Integral de Trenes en 2002

El de 2002 ha constituido para Mantenimiento Integral de Trenes un ejercicio de cumplimiento de sus objetivos económicos y productivos en un marco siempre complicado, de cambios organizativos y estratégicos.

Los resultados económicos pueden considerarse como satisfactorios, por cuanto se materializan en un Margen de Contribución que supone llevar el coeficiente de cobertura hasta el 92 por ciento, cumpliendo holgadamente el Presupuesto.

A la consecución de estos resultados ha contribuido notablemente la línea de optimización y reducción de gastos que se viene llevando a cabo en los últimos años, el cumplimiento del programa establecido de la producción y el aprovechamiento de la sobrecapacidad de los recursos, en un entorno de merma de los ingresos de los operadores, por la realización de trabajos alternativos para el exterior y para las propias Unidades de Negocio de Renfe. En este caso se pueden resaltar, por su relevancia, los ingresos obtenidos por las transformaciones del material y por el acompañamiento de los trenes de material convencional de Grandes Líneas.

#### Modificaciones y transformaciones de material

En las transformaciones y modificaciones en el material de los operadores destacan las referentes a vagones de mercancías, realizadas por distintos talleres.

Además, se ha progresado significativamente en los trabajos de construcción de 32 locomotoras 333.3.

Para la UN de Mantenimiento de Infraestructura se transformaron 10 locomotoras 321 y, en estrecha cola-

boración con la empresa Plasser, se ha iniciado en el TCR de Málaga la construcción de un pedido inicial de 29 dresinas, que se ha ampliado con otros 13 locomotores. Este mismo taller desarrolla un proyecto de transformación de locomotoras de la serie 310 para trenes Teco (Proyecto TMD) de Transporte Combinado.

Prosiguieron los trabajos de transformación de los electrones 448 y de los automotores 592 para los operadores de Regionales y Cercanías y para Grandes Líneas se realizó la transformación del tren Al-Andalus y completó la segunda fase de la modificación de los coches D-200. Para esta UN, MIT también ha cumplido razonablemente sus apretados compromisos de plazos en la realización, por el TCR de Villaverde, de la transformación a ancho internacional de las locomotoras de la serie 252.

En lo que se refiere al mercado exterior, el TCR de Valladolid finalizó las dos últimas UT de la serie 444 para EFE (Chile), completando así el lote de 5 del pedido, y con esta misma compañía, a través también de un contrato firmado con la Dirección de Cooperación Internacional, se han iniciado los trabajos de transformación de 23 coches de viajeros y otros varios, con compromiso de finalización en este año, que realizan los TCR de Málaga y Villaverde.

En este mercado exterior merece destacar, así mismo, la venta de distintas locomotoras del parque excedente de Renfe, la finalización de los trabajos que se venían realizando en coches de Feve y una reparación del conjunto bloque motor/carter para los ferrocarriles de Marruecos.





### Acompañamiento de trenes de Grandes Líneas

A finales del año 2001 la UN de Grandes Líneas solicitó a MIT un servicio para el acoplamiento y desacoplamiento de material convencional en las estaciones de origen, destino e intermedias, como consecuencia de la implantación del agente único de conducción. Atendiendo esta solicitud, desde principios de 2002, cerca de un centenar de trabajadores de MIT viajan a bordo de casi 60 trenes diarios y realizan funciones de enganche y desencanche del material de viajeros, al tiempo que velan en ruta por el adecuado funcionamiento de todos los equipos, con el consiguiente valor añadido que para el cliente supone en términos de confort.

Durante el viaje, el trabajador comprueba el estado de todos los elementos (aire acondicionado, puertas, WC, vídeo, etc.) y elabora el "parte de acompañamiento", en el que se reflejan las incidencias registradas en ruta. El destino de este parte es el Centro de Seguimiento de Incidencias de Salamanca o el taller correspondiente, donde son reparadas las deficiencias detectadas durante el servicio.

En el caso de trenes que recorren grandes distancias, éstos se acompañan hasta por tres trabajadores dis-

tintos, con el fin de no alejarles demasiado de su lugar de origen, con lo que ello supone en cuanto a desarraigo del personal, gastos, etc.. En esta experiencia han estado implicados todos los CGM y el TCR de Málaga, bajo la coordinación del Centro de Seguimiento de Salamanca.

Esta actividad supone una nueva carga de actividad para la UN, acorde con su política de ampliación de la oferta de productos y servicios, y ha representado unos ingresos de algo más de 3,9 millones de euros en 2002, con continuidad para 2003.

### El reto de la Calidad:

#### Mejorar la disponibilidad de los vehículos.

Huyendo de la complacencia de que los objetivos tradicionales de la fiabilidad y disponibilidad puedan ser alcanzados a final de año no sin algunas dificultades, un valor extraordinario que se puede aportar a los operadores es conseguir acortar las estadias de los vehículos en las revisiones de mantenimiento y en las grandes reparaciones. Este objetivo podría permitir, si fuera necesario, redimensionar el parque de vehículos de los operadores, con el ahorro consiguiente de amortizaciones e intereses estructurales, de modo que fuese posible atender la demanda de servicios de transporte con un parque optimizado, con el convencimiento de que las necesidades de mantenimiento no representarán un problema para ello.

Este reto pasa ineludiblemente por un cambio en los ciclos de mantenimiento que conduzcan a un sistema de mantenimiento integral en el que se vayan eliminando progresivamente las grandes reparaciones a base de efectuar un mantenimiento basado en el estado de los órganos de los vehículos.

Este sistema de mantenimiento se ha iniciado en 2002 en la serie de locomotoras 250 para Cargas y Transporte Combinado, con su consiguiente acuerdo contractual, y continuará en 2003, con las series 333.3, 251 y el TMD.

También ayudará al fin de la mejora de la disponibilidad de los vehículos los proyectos de ingeniería de cambio de ciclos y consistencias que se han iniciado en 2002 con el objetivo de evitar las intervenciones R tradicionales en series tales como la 319 de mercancías, la 448 y algunas R de coches de viajeros.



### Certificaciones en el sistema de Calidad

La obtención de certificaciones de calidad en los talleres supone una apuesta para el propósito de avanzar en la mejora continua de los procesos productivos, y en esta línea destaca la obtención de las certificaciones de los TCR de Vilanova y Málaga en la actualizada y exigente norma ISO 9001/2000. Asimismo, durante el ejercicio 2002, el CGM de Miranda incorporó el taller de material autopropulsado de Bilbao-Ollargan a los talleres certificados por Aenor, y con estas certificaciones de ISO 9000, la UN ha conseguido 14 de las 55 obtenidas por Renfe a las que, además, hay que añadir otras dos en materia medioambiental de las nueve con las que cuenta la empresa.

### Reorientación estratégica del Negocio

La necesidad de garantizar a los operadores estos servicios de calidad a precio ajustado, en un entorno de decreciente carga de actividad y de cambios en la tecnología del material y en los procesos de mantenimiento, ha conducido a la Dirección de la UN a la realización de un análisis de la situación del que se desprende la conveniencia de reorientar la organización del Negocio y sus objetivos estratégicos.

Por este motivo, el Comité de Dirección de Renfe aprobó, el pasado 7 de octubre, una reestructuración de la organización de la UN cuyos aspectos más relevantes se centran en:

- La creación de un departamento para el desarrollo estratégico e industrial del Negocio que, tras el análisis de la realidad de MIT, permitiera afrontar los retos que supone la aplicación de las nuevas tecnologías de mantenimiento así como la definición de los medios y fórmulas jurídicas de participación futura en el mantenimiento del nuevo material a adquirir por la empresa en estos años.
- La reunificación de las antiguas direcciones de Mantenimiento y Reparaciones en una única Dirección de Mantenimiento Integral era necesaria para la búsqueda de un mayor acercamiento a los clientes, al constituirse en el único interlocutor sobre los problemas de la producción, y de la mejora operativa bajo la filosofía de que cualquier actuación que se acometa sobre el material constituye un elemento básico para el mantenimiento de los vehículos a lo largo de su ciclo de vida.
- Los cometidos de supervisión y control de ejecución de aquellos trabajos no ligados directamente al mantenimiento de los vehículos durante su vida útil, es decir,



transformaciones, reconstrucción y operaciones relacionadas con el mercado exterior, recaen ahora en una nueva Dirección de Proyectos de Fabricación y Transformaciones, que como responsable de la ejecución de los proyectos de construcción del material de alta velocidad ha permitido eliminar la antigua Dirección de Proyectos de alta velocidad en la medida en que dichas acciones se han ido ya consolidando.

- Por último, el enorme número de pedidos y contratos gestionados en la UN y, sobre todo, la exigencia de adaptación a los nuevos requisitos normativos europeos y a los que surgen de la implantación de los sistemas de calidad, planteó la conveniencia de integrar en una nueva Dirección los cometidos de la antigua Gerencia de Logística y Compras, hasta entonces vacante.

### Plan Estratégico 2002-2006

El principal objetivo de Mantenimiento Integral de Trenes es profundizar en el enfoque al cliente bajo la óptica de ofrecer a los operadores, tanto de viajeros como de mercancías, una gama de productos atractiva y coherente que sitúe a la UN en una posición competitiva en el mercado. Este objetivo constituye el hilo conductor del nuevo Plan Estratégico (PE) 2002-2006, que lo formula en uno de los puntos constitutivos de la Misión de la UN. El PE ha sido elaborado teniendo como base el sistema de gestión estratégica del Cuadro de Mando Integral (BSC), ya instalado en la cultura de la organización, y que aglutina las estrategias alrededor de las distintas perspectivas del negocio.

La perspectiva del "cliente" ocupa un lugar fundamental en el desarrollo del Plan, de modo que guía todo el resto de actuaciones para la consecución de la satisfacción de las necesidades de los operadores y para la necesaria flexibilidad de todos nuestros recursos para conseguirlo.

#### Colaboración con la industria privada

Las actuaciones, que tienden a ocupar el necesario espacio en el nuevo mercado, pasan por colaborar con la industria privada, posicionada de por sí en su condición de fabricantes y por los condicionamientos de los operadores que velan por el ciclo de vida de su material, en las distintas fórmulas de participación que se consideren en cada momento como mas ventajosas para la empresa.

En esta línea, en 2002, se ha creado "Albatros-Alcázar, S.A.", una sociedad mixta de Renfe y la Corporación Albatros orientada a la fabricación de convertidores estáticos y otros equipos ferroviarios destinados fundamentalmente a la exportación y que sigue la senda emprendida en el año 2001 con la creación de "Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.", una sociedad mixta de Renfe y Siemens que gestiona el mantenimiento de los trenes de cercanías en el taller de Cornellá.

Asimismo, en cumplimiento de los acuerdos planteados como requisitos de la adjudicación de la construcción y mantenimiento de los trenes de alta velocidad, se han mantenido negociaciones con Siemens, Talgo, Bombardier, Caf y Alstom para determinar la forma de colaboración de MIT en el desarrollo de los distintos

proyectos, y fruto de las mismas ya se ha determinado que en el año 2003, el TCR de Valladolid, realizará actividades de construcción en 32 coches de la serie 103 de Siemens y en 20 de la serie 104 de Alstom/Caf.

#### Sistemas de gestión

Además del Sistema de Gestión Estratégica (BSC), se ha seguido potenciando el Portal del Conocimiento en la intranet, que ya cuenta con 175.000 visitas desde mediados del año 2001, y al que acceden regularmente más de 300 personas distintas cada día. Con este fin, en 2002 se han desarrollado para este medio las aplicaciones "Estructura del producto" y "Gestión de piezas de parque", que por su interés general de utilización en los estamentos de la producción han elevado notablemente los accesos. Siguiendo también aquí el eje de la "visión cliente", se está abriendo este Portal a todos los clientes internos, para darles cuenta de las actividades que realizamos con sus vehículos y del seguimiento de sus incidencias.



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

(en millones de euros)

		VARIACIÓN		
	CIERRE AÑO 2002	2002	2001	ABS. %
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios		7,437	7,742	-0,304 -3,9
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes		15,925	17,603	-1,678 -9,5
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		0,015	0,018	-0,003 -16,8
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>23,377</b>	<b>25,363</b>	<b>-1,986 -7,8</b>
Ingresos por Transferencias		205,566	207,033	-1,467 -0,7
<b>Total ingresos</b>		<b>228,943</b>	<b>232,396</b>	<b>-3,453 -1,5</b>
<b>Gastos</b>				
Personal		131,971	129,218	2,753 2,1
Materiales y Energía U.D.T.		68,283	68,047	0,236 0,3
Servicios externos		30,135	27,484	2,651 9,6
Amortizaciones		7,700	9,454	-1,754 -18,6
Retiros del inmovilizado		1,484	1,148	0,336 29,3
Intereses del Capital Circulante		2,460	2,428	0,032 1,3
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>242,033</b>	<b>237,778</b>	<b>4,255 1,8</b>
Gastos por Transferencias		6,103	6,663	-0,560 -8,4
<b>Total gastos</b>		<b>248,136</b>	<b>244,441</b>	<b>3,694 1,5</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>-19,192</b>	<b>-12,045</b>	<b>-7,147 -59,3</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución		92,3%	95,1%	-2,8%
Intereses Estructurales		2,365	1,771	0,594 33,5
Gastos Comunes distribuidos		9,846	11,185	-1,339 -12,0
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>-31,403</b>	<b>-25,002</b>	<b>-6,402 -25,6</b>
Resultados extraordinarios		-0,083	-14,310	14,227 99,4
<b>Resultado</b>		<b>-31,486</b>	<b>-39,312</b>	<b>7,825 19,9</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado		87,9%	85,5%	2,4%

Asimismo, en 2002 ha continuado el desarrollo del sistema de gestión integral del negocio, Proyecto MIT 21, que sustituirá a los ya obsoletos sistemas de gestión de la producción en los talleres (HP/Maint 3000) y de la gestión de compras y almacenes (GEMA y GIA), y que entrará en fase de pruebas a finales del año 2003. Este nuevo sistema consiste en un ERP de última generación que, sobre la base del producto "Movex" de la empresa sueca Intenia, está configurando e implantando la empresa Indra y supondrá una gran carga de trabajo interna, que tendrá que compatibilizarse con las actividades cotidianas, en la ayuda al desarrollo y en la reorganización del resto de los sistemas de información de la UN.

En lo que se refiere a la gestión de personal, a principio de 2002 se implantó un nuevo sistema de homogeneización de primas teniendo en cuenta los resultados económicos y los indicadores de calidad (Calidad percibida, fiabilidad, disponibilidad, y productividad). Este

acuerdo con los trabajadores ha sustituido al que estaba en vigor desde principios de la década de los 80.

**Evolución tecnológica**

Los necesarios avances que se tienen que producir en los procesos de mantenimiento para la optimización de costes y la reducción de horas dedicadas a los mismos han sido también objeto de la atención del departamento de Ingeniería, que, además de los estudios de nuevos ciclos y consistencias a aplicar en los distintos procesos de mantenimiento, ha puesto en marcha a finales del año 2002 las primeras pruebas del Proyecto MAR, sistema de mantenimiento integral con automotores diesel, después de muchos meses de investigación en colaboración con la Universidad de Valencia. Este proyecto fue presentado el pasado 12 y 13 de noviembre en la "I Jornada sobre mantenimiento en el sector del transporte y la logística", organizada por la Asociación Española de Mantenimiento.

## 5.5. Título VIII

### 5.5.1. Telecomunicaciones Comerciales

#### Resultados del ejercicio

El volumen de ingresos obtenidos por Telecomunicaciones Comerciales para el conjunto del ejercicio 2002, ha alcanzado la cifra de 86,83 millones de euros, con un resultado económico de 18,21 millones de beneficio.

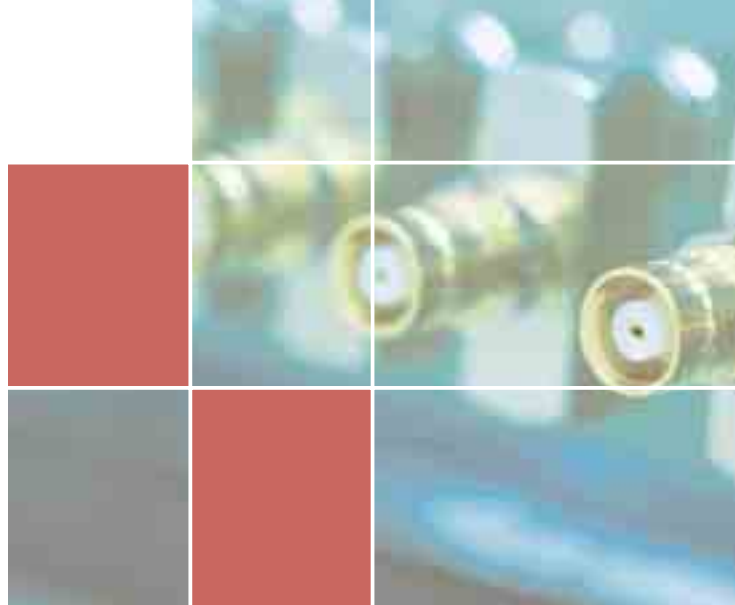
Con respecto a 2001, la evolución ha sido positiva en ingresos, materializada en un crecimiento de 5,98 millones de euros, un 7,4%.

Este ejercicio se ha producido en un contexto en el que la crisis en el sector de las telecomunicaciones ha afectado de forma muy significativa a la mayoría de las operadoras, clientes de esta Unidad, que les ha llevado a profundos cambios en sus modelos de negocio, renegociaciones para reconvertir su balance, y en casos a suspensiones de pagos. También las empresas del área industrial asociadas al sector se han visto fuertemente afectadas en el año 2002 por las reducciones generalizadas de inversiones.

Este contexto aconsejó establecer una política de provisiones con cargo a resultados adecuada a la situación. La dotación para provisiones en el ejercicio ha sido de 23,9 millones de euros, con un incremento respecto a 2001 de 12,5 millones de euros. Estas dotaciones están recogidas en la partida de servicios del exterior.

En la partida de Gastos Transferidos, y de acuerdo con el modelo económico establecido en el último Contrato-Programa, se ha imputado un cargo interno de 6,56 millones de euros como Derechos de Paso. Este pago representa un ingreso por la misma cuantía en 2002 en la U.N. de Mantenimiento de Infraestructura.

De las otras partidas de Gasto, destacan los costes de capital, amortizaciones más intereses estructurales, que suponen 15,2 millones de euros, equivalentes al 17,6% de las ventas.



#### Hitos de Telecomunicaciones Comerciales en 2002

El proyecto de Telecomunicaciones Comerciales se ha desarrollado aprovechando la liberalización del sector de las Telecomunicaciones y fue integrado en la cartera de actividades de Renfe en el Contrato-Programa 99/00.

Para su explotación cuenta con una red troncal a 31-XII-02 de 9.656 km. y 1.315 km. de cable dedicado y anillos en grandes ciudades. Esta red está complementada con las necesarias instalaciones auxiliares, contando con 155 puntos de presencia -de ellos, 130 multicliente-, y una superficie para conexión de equipos de 6.612 m2.

Estas inversiones que están siendo autofinanciadas por los resultados comerciales, permiten, por otra parte, disponer de una potente red de fibra que está siendo utilizada y que lo será progresivamente en el futuro, para actividades ferroviarias tanto operativas como de gestión, según vayan madurando e incorporándose a la empresa las correspondientes tecnologías.

La actividad, que nació como un proyecto de desarrollo, consolidó su estructura organizativa en el 2002, estableciendo una organización muy reducida en número de personas (24 a 31-Dic-02) y toda ella orientada al cliente a través de las Áreas de Operaciones, Desarrollo Estratégico y Marketing, y Administración y Control. Durante el año 2002 se incorporaron 17 Ingenieros Superiores y Técnicos a la Unidad, a través de la Oferta Pública de Empleo.

En este ejercicio se han puesto las bases para la configuración de la red, como una red completamente supervisada, y controlada tanto en sus elementos ópticos, como en sus elementos auxiliares. En esta línea se trabajó en la definición de proyectos, que se materializarán a lo largo de 2003 entre los que destacan:



- GIS (Geographic Information System): Sistema de información geográfico que permite visualizar toda la información física de la red y las instalaciones, así como el desarrollo y mantenimiento de los equipamientos.

- SSCFO (Sistema de Supervisión Centralizado de Fibra Óptica): Modelo de supervisión integrado, automático y en tiempo real que permite el control pleno de toda la cadena de valor del negocio: la infraestructura, el mantenimiento y los servicios. Dotado de Puesto Central y 40 puestos de supervisión, que también permitirá el acceso directo de los clientes en un singular reto de transparencia y calidad.

Con el mismo objeto de mejorar la calidad, se está trabajando continuamente en colaboración con la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura en el desarrollo de todos los procesos, tanto correctivos

como preventivos de mantenimiento, que permita reducir al mínimo tanto el número de averías, como el tiempo de recuperación de las mismas.

Desde la perspectiva de sistemas de gestión, con la configuración organizativa se han incorporado a la Unidad de Negocio los procedimientos habituales en los negocios de Renfe como Plan Estratégico, Presupuesto-Programa Operativo, Dirección por Objetivos, etc..

Todas estas acciones, tanto en el campo organizativo, con la incorporación del personal y formación continuada del mismo, y con el desarrollo de sistemas de gestión, están orientados a fortalecer a la Unidad de Negocio, de forma que consolide su posición como la red supervisada de fibra óptica multicliente de mayor despliegue y nivel de calidad, en nuestro país.

### Telecomunicaciones Comerciales: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

	VARIACIÓN			
	CIERRE AÑO 2002	2002	2001	ABS. %
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos comerciales		86,479	80,854	5,625 7,0
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		0,354		0,354
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>86,833</b>	<b>80,854</b>	<b>5,979 7,4</b>
Ingresos por Transferencias				
<b>Total ingresos</b>		<b>86,833</b>	<b>80,854</b>	<b>5,979 7,4</b>
<b>Gastos</b>				
Personal		0,382	0,198	0,184 92,6
Materiales y Energía U.D.T.		0,483	1,478	-0,995 -67,3
Servicios externos		31,002	16,354	14,648 89,6
Amortizaciones		8,870	7,254	1,616 22,3
Retiros del inmovilizado				
Intereses del Capital Circulante		1,193	1,202	-0,009 -0,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>41,930</b>	<b>26,487</b>	<b>15,443 58,3</b>
Derechos de paso (RoW)		6,560	6,431	0,129 2,0
Servicios internos por transferencia		6,211	6,073	0,137 2,3
Gastos por Transferencias		12,771	12,504	0,266 2,1
<b>Total gastos</b>		<b>54,700</b>	<b>38,991</b>	<b>15,710 40,3</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>32,133</b>	<b>41,863</b>	<b>-9,731 -23,2</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución		158,7%	207,4%	-48,6%
Intereses Estructurales		6,326	6,952	-0,626 -9,0
Gastos Comunes distribuidos		2,594	1,893	0,701 37,0
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>23,213</b>	<b>33,018</b>	<b>-9,806 -29,7</b>
Resultados extraordinarios		-5,004	1,851	-6,855
<b>Resultado</b>		<b>18,209</b>	<b>34,869</b>	<b>-16,661 -47,8</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado		126,5%	175,8%	-49,3%

## 5.5.2. Estaciones

### Resultados del ejercicio

La actividad de la Unidad de Negocio se realiza con criterios de rentabilidad y tiene como último objetivo el equilibrio económico, que por primera vez se ha cumplido este año. Los resultados económicos obtenidos han superado a los del año anterior 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.

Como consecuencia de la gestión realizada durante este primer año de la implantación del euro, el resultado ha sido por primera vez positivo.

Los datos de la Cuenta de Resultados cifran en 3,98 millones de euros la mejora en el Resultado frente al año anterior. Los Ingresos Comerciales en este ejercicio han ascendido a 41,22 millones de euros, un 2,7% más que en 2001.

Los ingresos de la Unidad de Negocio han crecido un 4,2%, mientras que los gastos sólo lo han hecho en un 0,9%.

La cobertura de gastos por ingresos desde el punto de vista del Margen de Contribución alcanza el 107,1%, mejorando la del año anterior en 3,3 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 este ejercicio ha sido del 100,1%, tres puntos mejor que en 2001.

Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2002 han ascendido a 111,43 millones de euros, de los que 65,33 millones corresponden a Personal y 26,90 millones, a Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 1,8% más, 1,96 millones de euros, en el conjunto de los gastos propios. Las Amortizaciones y los Intereses Estructurales representaron 14,26 y 3,73 millones de euros de gasto en 2002, un 6,6% menos y un 8,7% más frente a 2001, respectivamente.

El Cashflow ha alcanzado la cifra de 14,6 millones de euros.

### Hitos de la unidad de negocio de Estaciones en 2002

Como consecuencia y al mismo tiempo que vivimos la reordenación del sector ferroviario en España con la preparación de un nuevo modelo que facultará la progresiva apertura del mercado a nuevos operadores, la UN de Estaciones ha marcado durante el año 2002 una línea estratégica de gestión que se articula como referente de futuro en base a dos premisas fundamentales que permitan responder con garantías de éxito a las exigencias del nuevo escenario.

Los dos objetivos prioritarios de presente y futuro para este negocio son, por una parte, autofinanciar la transformación y el mantenimiento de las estaciones y sus instalaciones en un contexto competitivo y con criterios de calidad de servicio; y, por otro lado, la necesidad de dotar y garantizar la infraestructura de servicios, instalaciones y recursos humanos que exige la demanda generada con la puesta en marcha de las nuevas líneas de alta velocidad.

#### Alta velocidad

La puesta en marcha de las nuevas líneas de alta velocidad va a suponer un significativo incremento de servicios y actividades en el área de negocio de Estaciones, con fuertes inversiones para las infraestructuras e instalaciones, lo que se traduce en un notable esfuerzo de adecuación de estrategias a la realidad del nuevo entorno.

Éste es el caso de las estaciones de la línea de alta velocidad Madrid-Lleida, con un importante aumento previsto del número de pasajeros y con la realización





de obras de gran envergadura en estaciones como Madrid-Puerta de Atocha, Zaragoza, Calatayud o Lleida. En un futuro próximo, esta línea de alta velocidad se ampliará hasta la frontera con Francia, con la lógica repercusión en la actividad e instalaciones de las estaciones de ese ámbito de la Unidad de Negocio. Estos incrementos también se harán extensivos en un futuro a las estaciones de otras líneas proyectadas, como Madrid-Málaga o Madrid-Valladolid.

En este apartado destaca la ampliación de la estación de Madrid-Puerta de Atocha, que ha supuesto un cambio radical en el concepto de gestión de esta estación, al convertir la primera planta en zona de preembarque con un modelo similar al de los aeropuertos, sistema que se aplica por primera vez en una estación ferroviaria en España. El proyecto se ha encargado al arquitecto Rafael Moneo y la responsabilidad de la coordinación de todas las actuaciones la ha asumido la Dirección de Edificación, Mantenimiento y Explotación de la UN de Estaciones.

#### **Inversiones y proyectos "Vialia"**

El desarrollo de la transformación y potenciación de los servicios de las estaciones implica, además de otras importantes actuaciones específicas, la puesta en marcha de nuevos proyectos "Vialia". A los centros en funcionamiento de Bilbao, Pontevedra y Salamanca, se unirá en breve el centro Vialia Estación de Málaga y, el concurso público para desarrollar centros en 16 estaciones, que admite la participación de capital privado, ya tiene sus primeros resultados.

Tal y como se ha previsto en el desarrollo de este proyecto, Renfe y Riofisa han constituido una nueva socie-

dad mixta denominada "Nuevas Estaciones de Ferrocarril SA" (Nefsa), con el objetivo de abordar la implantación de nuevos centros Vialia en las estaciones de A Coruña, Vigo, Miranda de Ebro, Zamora, Cartagena, Albacete, Alicante y Valladolid. De igual modo, para el desarrollo y la gestión de los centros Vialia de Logroño y Lleida, Metrovacesa y Renfe han creado la sociedad "Áreas Comerciales en Estaciones de Tren Españolas SA" (Acomete). En ambos casos, las sociedades creadas están participadas en el 40 por ciento por Renfe y en el 60 por ciento por la iniciativa privada.

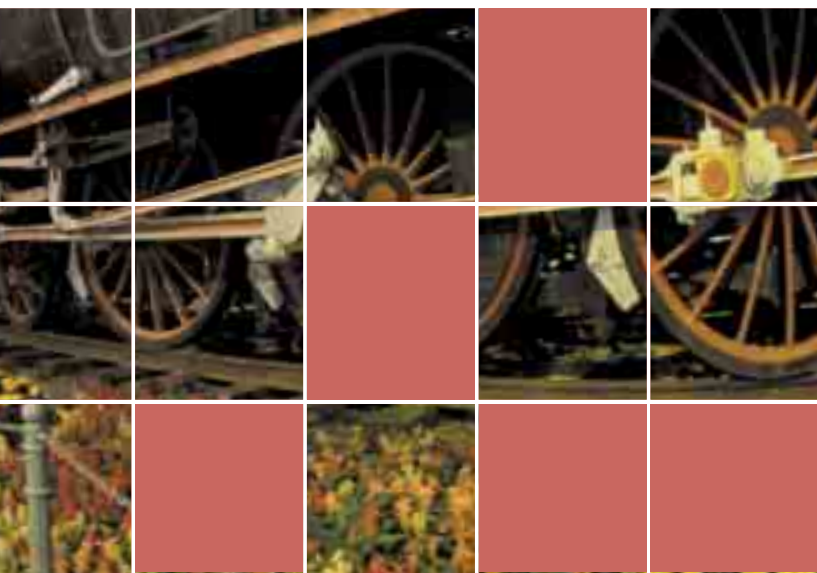
En cuanto a otras actuaciones específicas de transformación y mantenimiento de las instalaciones de esta Unidad de Negocio, cabe destacar durante el año 2002 la puesta en marcha de las primeras fases del ambicioso proyecto para la estación de Cádiz; la apertura de la estación intermodal de Huesca; la remodelación que se está realizando en la estación de Valencia-Nord para mejorar la eficacia de sus servicios y recuperar el patrimonio cultural e histórico del edificio; y las mejoras en las estaciones de Puertollano, Ciudad Real, Córdoba, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Vigo, Jerez de la Frontera, Reus, Benicarló y Vinaròs.

#### **Arquitectura organizativa y recursos humanos**

En este marco, y para dar respuesta al cumplimiento de los importantes objetivos marcados en su estrategia de gestión, la UN de Estaciones ha realizado una relevante adaptación organizativa con el diseño de una estructura adecuada y con capacidad de respuesta a las necesidades que implica el desarrollo estratégico de los diferentes negocios.

La arquitectura organizativa de la UN se ha reforzado con la incorporación de personal técnico con alta cualificación, para desarrollar funciones que potencien y apoyen los numerosos proyectos del área de edificación y mantenimiento de las instalaciones.

Asimismo, se ha potenciado el área de Explotación, con el objetivo de responder con las mejores garantías de calidad del servicio que presta la Unidad de Negocio, tanto en lo que se refiere al aumento del número de clientes como a la modificación de los flujos de negocio de los servicios ferroviarios y de gestión de las estaciones. Para ello, se ha adaptado el modelo de gestión a las nuevas necesidades con la reordena-



ción de la asignación de estaciones, agrupando el mayor número de ellas dentro de una misma Jefatura de Explotación, con el objetivo de reforzar la eficacia y funcionalidad de la organización y reducir costes.

De igual modo, se han reforzado las funciones de las Jefaturas de Explotación en aspectos tan importantes como el mantenimiento y confort de las instalaciones, el funcionamiento y coordinación de los servicios comerciales de información, atención y venta, el control de las actuaciones en materia de Seguridad y Protección Civil, la aplicación de la política de Gestión Medioambiental y la implantación del sistema de aseguramiento de gestión de Calidad.

#### **"Vialia" y "Las Tiendas de la Estación"**

"Vialia" y "Las Tiendas de la Estación" son las dos marcas con las que la UN de Estaciones se está situando en el sector del mercado de centros comerciales con una oferta de calidad. "Vialia" es la marca que define los centros de servicios integrados en las ciudades, con una propuesta no sólo de transporte ferroviario sino también comercial, de ocio, negocios y cultura; mientras que "Las Tiendas de la Estación" se ha asentado como un atractivo producto comercial gracias a la implantación de marcas de reconocido prestigio y al apoyo de un plan de marketing que las publicita, y a través del que se organizan actividades lúdicas y culturales que convocan más clientes en las estaciones.

El esfuerzo que se está realizando en este área de la Unidad de Negocio de Estaciones comienza a recibir los primeros reconocimientos públicos, como el premio concedido por la Asociación Española de Centros Comerciales por la contribución a la rehabilitación comercial del centro de las ciudades a través de proyectos de mejora de las estaciones y de la estrategia de implantación comercial con apoyo de la iniciativa privada.

Vialia Estación de Salamanca se ha convertido en el primer proyecto español que obtiene el máximo galardón de la Feria Internacional del Mercado Inmobiliario (Mipim) de Cannes, al alcanzar el primer premio en la categoría de centros comerciales. También el Consejo Internacional de Centros Comerciales le ha otorgado el Premio Internacional de Diseño y Desarrollo durante la convención celebrada este año en Las Vegas (Estados Unidos).

#### **Encuesta a los clientes y el 902 24 02 02**

En la encuesta realizada durante el mes de julio, los clientes de las estaciones de la UN también han premiado los servicios que reciben en ellas con la mejor puntuación global obtenida en la historia de esta Unidad de Negocio, con 7,44 puntos, dos centésimas más que el resultado alcanzado en la encuesta realizada en el año 2001.

Los servicios con los que se encuentran más satisfechos los clientes, que han recibido una valoración superior a la media global de la UN, son el de 'Información, Venta y Reserva Telefónica 902 24 02 02', la 'Facilidad para la movilidad en la estación', la 'Información', la 'Limpieza' y el 'Servicio de Atención al Cliente'.

Conviene resaltar que el 'Servicio de Información, Venta y Reserva Telefónica 902 24 02 02' ha recibido durante el año 2002 un total de 11.385.875 llamadas, el 7,2 por ciento más que en el año 2001, de las que se han atendido el 93,6 por ciento (10.652.805), lo que ha supuesto unos ingresos totales de 94.628.100 euros (18.007.900 corresponden a ventas y 76.620.200 a reservas), el 22,9 por ciento más que el año pasado.

#### **Centros de Viajes y máquinas autoventa**

Los Centros de Viajes son la principal referencia comercial de Renfe en las estaciones, con una imagen homogénea y corporativa perfectamente asociada a una oferta integral de servicios de información, venta y atención al cliente. A lo largo de 2002, la UN de Estaciones ha realizado un importante esfuerzo, que continuará en 2003, para homogeneizar todos los Centros de Viajes siguiendo la filosofía y el diseño corporativos, que procura facilitar y potenciar la relación con los clientes y la respuesta a sus necesidades y expectativas.

En este apartado se incluyen los Centros de Viajes de los centros "Vialia" de Pontevedra y Salamanca y de las estaciones de Madrid-Chamartín, Madrid-Puerta de Atocha, Sevilla-Santa Justa, Alicante, Córdoba, Granada, Ciudad Real, A Coruña, Vigo y Vilagarcía de Arousa, entre otros.

Y de acuerdo con la filosofía de aprovechar las nuevas tecnologías y de mejorar la calidad del servicio reduciendo tiempos de espera, la UN de Estaciones tiene en funcionamiento 20 máquinas autoventa para adqui-

rir, con tarjeta de crédito, títulos de transporte previamente reservados en el número 902 24 02 02. Desde su puesta en marcha el 3 de junio de 2002, las máquinas autoventa han registrado un total de 100.230 operaciones, con una facturación de 3.437.420 euros.

#### Certificaciones de calidad y medioambiente

En 2002, Estaciones ha certificado la Unidad de Negocio y todas sus Gerencias Territoriales según la nueva Norma ISO 9001:2000, tras el proceso de adaptación desde la Norma ISO 9002:1994 por el que ya estaban certificadas. También ha renovado la certificación obtenida en el año 2001 para la Gerencia Territorial Suroeste y las estaciones de Córdoba y Sevilla-Santa Justa según la Norma ISO 9001:2000.

Ocho Equipos y un Grupo de Iniciativa y Mejora han trabajado durante 2002 para proponer e implantar

acciones de mejora en aspectos tan importantes de la gestión de las estaciones como la venta, información y atención al cliente, reclamaciones, señalética o limpieza de las estaciones.

El Comité de Dirección Medioambiental de Estaciones ha aprobado el nuevo texto de la política de la UN en este área, dentro del proceso de implantación del Sistema de Gestión Medioambiental (Sgma) y con el objetivo de adaptar sus contenidos a las necesidades y actividad del negocio.

Por último, en 2002, mientras que Vialia Estación de Abando ha superado con éxito la auditoría de seguimiento realizada por Aenor tras la certificación conseguida en diciembre del año 2000, las estaciones de Ciudad Real y Puertollano han obtenido dicha certificación según la Norma ISO 14001.

#### U. N. de Estaciones: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

	VARIACIÓN			
	CIERRE AÑO 2002	2002	2001	A B S . %
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios		41,219	40,154	1,066 2,7
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		1,887	1,719	0,168 9,8
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>43,106</b>	<b>41,873</b>	<b>1,234 2,9</b>
Ingresos por Transferencias		84,882	80,978	3,904 4,8
<b>Total ingresos</b>		<b>127,988</b>	<b>122,850</b>	<b>5,138 4,2</b>
<b>Gastos</b>				
Personal		65,329	63,413	1,916 3,0
Energía de tracción				
Materiales y Energía U.D.T.		4,604	4,748	-0,144 -3,0
Servicios externos		26,895	25,513	1,382 5,4
Amortizaciones		14,255	15,266	-1,011 -6,6
Retiros del inmovilizado		0,135	0,216	-0,081 -37,6
Intereses del Capital Circulante		0,214	0,313	-0,099 -31,5
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>111,432</b>	<b>109,468</b>	<b>1,964 1,8</b>
Gastos por Transferencias		8,079	8,942	-0,863 -9,6
<b>Total gastos</b>		<b>119,511</b>	<b>118,410</b>	<b>1,101 0,9</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>8,477</b>	<b>4,440</b>	<b>4,037 90,9</b>
Coeficiente de Cobertura Margen de Contribución		107,1%	103,7%	3,3%
Intereses Estructurales		3,730	3,431	0,299 8,7
Gastos Comunes distribuidos		4,832	5,214	-0,382 -7,3
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>-0,085</b>	<b>-4,205</b>	<b>4,120 98,0</b>
Resultados extraordinarios		0,253	0,391	-0,138 -35,2
<b>Resultado</b>		<b>0,168</b>	<b>-3,815</b>	<b>3,982 104,4</b>
Coeficiente de Cobertura Resultado		100,1%	97,0%	3,1%

## U. N. de Estaciones

		VARIACIÓN	
MILLONES DE EUROS	2002	2001	% 02/01
<b>Ingresos Comerciales</b>			
<b>Total</b>	<b>41,219</b>	<b>40,154</b>	<b>2,7</b>
<b>Recaudación por Venta de Billetes en las estaciones gestionadas por esta Unidad de Negocio</b>			
Cercanías	24,567	27,001	-9,0
Regionales	72,029	70,522	2,1
Alta Velocidad	76,950	70,229	9,6
Grandes Líneas	198,864	187,808	5,9
<b>Total</b>	<b>372,410</b>	<b>355,560</b>	<b>4,7</b>

		VARIACIÓN	
NÚMERO DE VIAJEROS	2002	2001	% 02/01
<b>Número de Viajeros que transitan por las estaciones gestionadas por esta Unidad de Negocio</b>			
Cercanías	114.729.954	113.018.801	1,5
Regionales	37.704.122	37.002.970	1,9
Alta Velocidad	12.308.889	11.917.025	3,3
Grandes Líneas	22.728.586	23.258.846	-2,3
<b>Total</b>	<b>187.471.551</b>	<b>185.197.642</b>	<b>1,2</b>

## 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 64,59 millones de euros en 2001 a 81,71 millones este año.

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 2002 se ha producido un aumento de los ingresos, que han alcanzado 110,99 millones de euros, frente a los 91,67 millones de 2001 (+21,1%).

Los gastos propios de la Unidad de Negocio en 2002 han ascendido a 27,48 millones de euros, de los que 10,81 millones corresponden a Personal y 8,01 millones a Servicios del Exterior. La variación respecto al ejercicio anterior ha sido del +6,2% en Servicios del Exterior.

Las amortizaciones y los intereses estructurales representaron 3,27 y 14,65 millones de euros de gasto, lo que representa un 0,6% y un 5,6% más que en 2001, respectivamente.

### Hitos de la unidad de negocio de Patrimonio y Urbanismo en 2002

#### Urbanismo

Dentro del campo de la Gestión Urbanística, durante el año 2002 la UN ha participado en las más de treinta comisiones de seguimiento creadas hasta el momento, para el estudio y desarrollo de las actuaciones previstas en el Programa de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 del Ministerio de Fomento.

En algunas de estas comisiones, los planteamientos y proyectos presentados han llegado a un nivel de maduración que ha permitido la firma de Convenios de Colaboración entre todas las instituciones implicadas (Grupo Fomento, Ayuntamientos y Comunidades Autónomas).

Con la excepción del caso de Lleida, para el desarrollo y coordinación de las actuaciones previstas en estos



convenios se ha optado por la formación de "Sociedades de Gestión" de las que forma parte el Grupo Fomento, con un 50 por ciento, repartiéndose el resto de la participación entre las otras instituciones firmantes.

Por otra parte, Renfe ha firmado también convenios con el Ayuntamiento de Cádiz, para culminar las obras de integración de las instalaciones ferroviarias resultantes una vez realizada la obra de soterramiento por parte del Ministerio de Fomento, y con el Ayuntamiento de Toledo, para reordenar el ámbito de la estación y prepararlo para la llegada de la alta velocidad a esta ciudad.

Patrimonio y Urbanismo ha estado presente en todos estos procesos, habiendo presentado durante el 2002 un total de 170 propuestas, sugerencias, alegaciones e informes a los más de 270 planes urbanísticos estudiados, lo que representa un incremento del cien por cien respecto al año anterior.

Igualmente se ha realizado el control y seguimiento de las operaciones derivadas de los Convenios Urbanísticos y de los Proyectos de Racionalización realizados en años anteriores que se van desarrollando de forma conveniente para la posterior puesta en mercado de los terrenos liberados.

Por último, se ha continuado con la participación en operaciones urbanístico-ferroviarias que se están desarrollando a través de consorcios, y con la intervención en procesos de racionalización de recintos ferroviarios.

### Acciones comerciales

A lo largo de 2002, la UN de Patrimonio y Urbanismo ha desarrollado una significativa labor comercial, tanto en alquileres como en la venta de viviendas y terrenos.

Dentro de este último apartado, destaca la operación realizada en Castellón como resultado de la ejecución del Convenio Urbanístico suscrito con el Ayuntamiento, y que ha posibilitado la realización de importantes inversiones en su ámbito y contribuido a cumplir con el presupuesto de ingresos de la Unidad de Negocio y, por tanto, al objetivo de contribución a la cuenta de resultados de Renfe.

Para dar soporte a la labor comercial de la UN se han desarrollado una serie de aplicaciones informáticas para facilitar la gestión y el control de los datos, así como la elaboración de informes y propuestas a presentar al Comité de Dirección y Consejo de Administración. Las bases de datos de "Inmuebles en proceso de patrimonialización" y "Juntas de Compensación", son herramientas de gestión para contribuir al cumplimiento de los objetivos marcados en la cuenta de resultados.

Asimismo, la UN se compromete con la preservación y mantenimiento del medio ambiente con varios programas, entre ellos, el denominado de "Vías Verdes". A lo largo de 2002, y siguiendo con el procedimiento diseñado para la declaración de innecesariedad de los terrenos en antiguas líneas cerradas al tráfico ferroviario y con la conformidad del Ministerio de Fomento, se han presentado al Consejo de Administración de Renfe propuestas de declaración de innecesariedad de seis antiguas líneas cerradas.

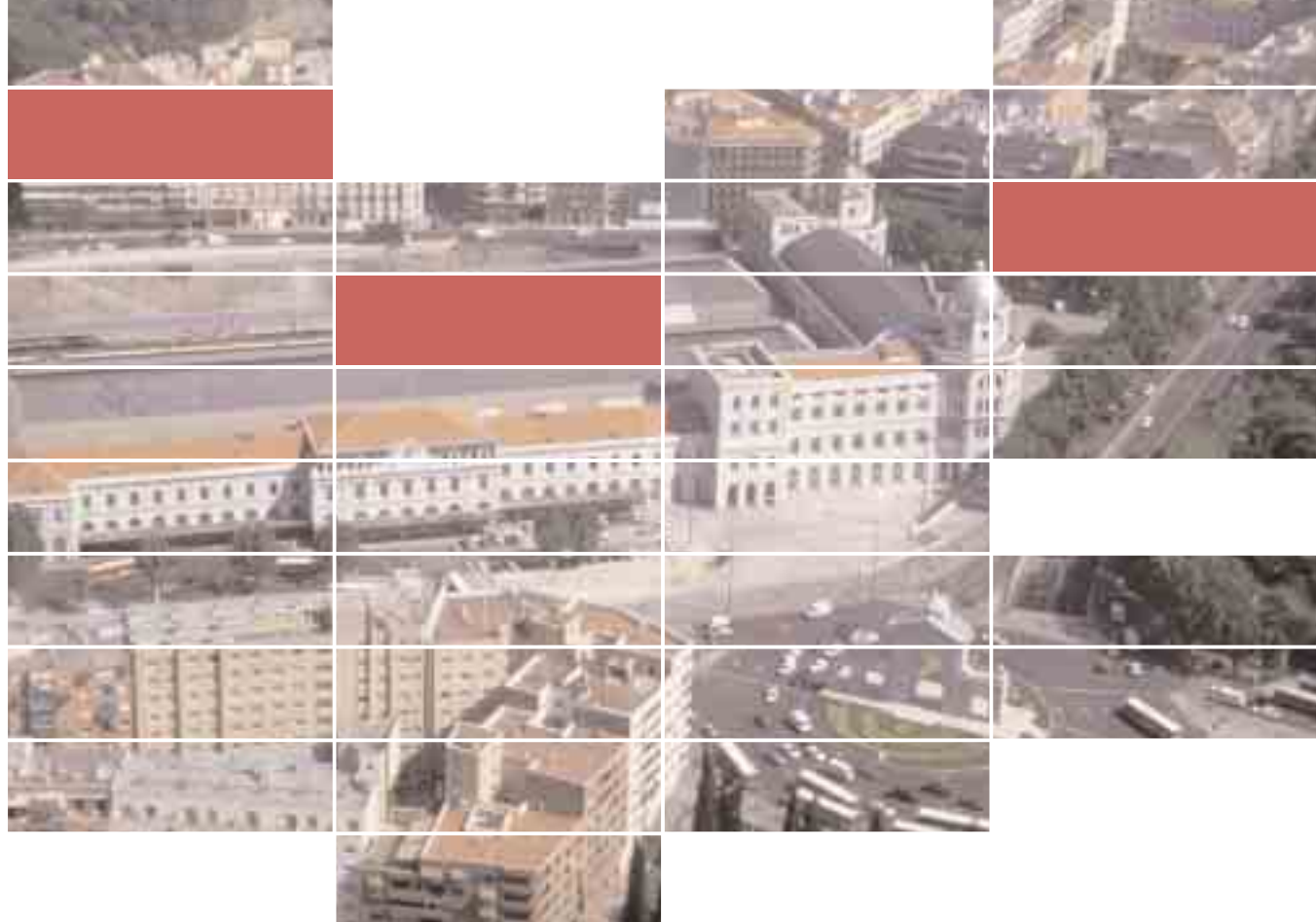
Igualmente, se han presentado al Consejo, para su autorización, la firma de tres contratos de cesión de uso.

La elaboración, para su publicación, de un mapa de antiguas líneas cerradas y de una guía de las mismas, como factor de información y comercialización, complementan esta área funcional de la Unidad de Negocio.

### Sociedades participadas

Renfe está presente, a través de la UN de Patrimonio y Urbanismo, en 15 sociedades inmobiliarias, cuyo capi-





tal social conjunto asciende a 82 millones de euros, siendo la participación de Renfe del 40 por ciento.

En 2002 se han constituido las sociedades Centro Estación Miranda y Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A., las cuales han adquirido, respectivamente, los suelos a desarrollar en Miranda de Ebro y Málaga.

Las sociedades han continuado sus actuaciones de desarrollo de promociones inmobiliarias en suelos adquiridos a Renfe.

Las sociedades Tricéfalo, Terralbina, Centro Estación Miranda y Modeinsa se encuentran en fases previas al inicio de sus respectivas promociones, al estar pendientes de culminar la correspondiente tramitación urbanística o determinadas obras de urbanización.

#### Edificación y obra civil

Durante 2002 Patrimonio y Urbanismo ha terminado las obras de sustitución del terraplén de entrada a la estación de Santiago de Compostela por un viaducto, lo que ha permitido comunicar dos importantes zonas de la ciudad (Ponte Pedriña y Cornes), antaño separadas por la traza ferroviaria y, asimismo, la racionalización del área de mercancías de la estación, lo que ha supuesto una importante mejora funcional.

En Madrid, también se concluyó el aparcamiento disuasorio de El Escorial, cuya capacidad duplica al

existente anteriormente, y se puso en servicio la nueva estación, construida bajo las vías, mientras que en Zamora se completó la ampliación del paso inferior de Villaralbo.

En el capítulo de edificación destaca la restauración de fachadas y diversas obras de rehabilitación en el Palacio de Fernán Núñez, sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, estando muy avanzadas las obras del resto de los patios interiores.

Adelantados están también los edificios de la nueva base de Infraestructura de Castellón y los edificios de Comisaría de Policía y edificio multiusos para la UN de Cercanías en la estación de Oviedo.

En las últimas semanas de 2002 se comenzaron las obras del nuevo paso inferior y la pasarela peatonal en Collado-Villalba, así como la nueva base de Mantenimiento de Infraestructura de Málaga Los Prados, que junto con la urbanización de los espacios públicos del Plan Especial de Renfe, ya iniciada, permitirá liberar los suelos ocupados por las antiguas instalaciones de la estación de Málaga.

En cuanto a los trabajos realizados para otras Unidades de Negocio u Organismos Corporativos, se ha redactado el proyecto para la nueva base de Catering en Madrid-Puerta de Atocha y se están ultimando las obras de reforma del local para centralización (CCTV) en el

edificio de puesto de mando de Chamartín, realizadas para la Dirección de Seguridad Corporativa.

#### Gestión de Calidad

Las actividades desarrolladas en este campo durante el año 2002 se pueden concretar en:

- La certificación del Sistema de gestión Medioambiental de acuerdo a los requisitos que establece la norma ISO 14001/96 para el alcance: "Gestión de la patrimonialización de bienes inmuebles destinados a su venta" en varias Delegaciones.
- La certificación del Sistema de gestión de Calidad de acuerdo a los requisitos que establece la Norma ISO 9002/94 para el alcance: "Concurrencia pública de ofertas para la formación de sociedades con empresas del sector inmobiliario para el desarrollo de suelos de Renfe" (1ª Revisión).

- La certificación del Sistema de gestión de Calidad de acuerdo a los requisitos que establece la Norma ISO 9001/2000 para el alcance: "Gestión del inventario de bienes inmuebles de Renfe" (Obtención).

#### Otras actividades

Destaca también el trabajo realizado en lo que se viene denominando gestión del conocimiento, con el desarrollo e implantación de aplicaciones que compendian éste y facilitan su gestión, y en el campo de la comunicación. Como ejemplo más relevante, en el primer caso, destaca el Sistema Integrado de Gestión y Control Presupuestario (SIGYP) y en el segundo, la publicación de la segunda memoria de la Unidad de Negocio, estructurada en torno a los conceptos fundamentales de excelencia que define el modelo EFQM, y la celebración de la III jornada de comunicación de la UN, bajo el lema "Visión y Valores".

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

(en millones de euros)

	VARIACIÓN			
	CIERRE AÑO 2002	2002	2001	A B S . %
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios		109,613	90,152	19,461 21,6
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		0,060	0,042	0,018 42,6
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>109,673</b>	<b>90,194</b>	<b>19,479 21,6</b>
Ingresos por Transferencias		1,313	1,478	-0,164 -11,1
<b>Total ingresos</b>		<b>110,986</b>	<b>91,672</b>	<b>19,315 21,1</b>
<b>Gastos</b>				
Personal		10,814	10,343	0,471 4,5
Materiales y Energía U.D.T.		0,995	0,739	0,255 34,5
Servicios externos		8,006	7,537	0,469 6,2
Amortizaciones		3,265	3,245	0,020 0,6
Retiros del inmovilizado		0,083	0,048	0,035 72,6
Intereses del Capital Circulante		4,319	3,762	0,557 14,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>27,481</b>	<b>25,675</b>	<b>1,806 7,0</b>
Gastos por Transferencias		1,798	1,406	0,392 27,9
<b>Total gastos</b>		<b>29,279</b>	<b>27,081</b>	<b>2,198 8,1</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>81,708</b>	<b>64,590</b>	<b>17,117 26,5</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución		379,1%	338,5%	40,6%
Intereses Estructurales		14,649	13,871	0,778 5,6
Gastos Comunes distribuidos		1,785	1,961	-0,176 -9,0
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>65,274</b>	<b>48,758</b>	<b>16,515 33,9</b>
Resultados extraordinarios		-1,491	-4,724	3,233 68,4
<b>Resultado</b>		<b>63,783</b>	<b>44,035</b>	<b>19,748 44,8</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado		235,1%	192,4%	42,7%



## 5.6. Convenio de Administración de Infraestructura

### 5.6.1. Circulación

#### Resultados del ejercicio

El resultado económico de la U.N. de Circulación fue de -160,45 millones de euros con un Margen de Contribución de -154,34 millones, que supone el cumplimiento del Presupuesto. Con respecto al año anterior, tenemos un coste superior en 6,44 millones de euros.

Los Gastos Propios en 2002 se han situado en 151,16 millones de euros.

Los gastos de personal ascienden a 136,31 millones de euros, lo que supone un 90,2% de los Gastos Propios.

Sobre el ejercicio anterior, los Gastos de personal aumentaron un 1,7%, compensando en parte el efecto de las revisiones salariales.

#### Hitos de la unidad de negocio de Circulación en 2002

##### Escenario de Gestión condicionado por:

- Meteorología: Condiciones desfavorables generales en Enero y Febrero. En Septiembre y Octubre, repercusión de las tormentas sobre el tráfico en los ámbitos de las Gerencias Operativas de Barcelona y Valencia y, en especial, el corredor Mediterráneo.

- Afectación del Corredor Mediterráneo por dos accidentes: En Torredembarra (Trayecto Tarragona - S. Vicenç de Calders), el día 30 de Marzo, con corte de vías que se prolongó hasta el día 3 de Abril. En L'Hospitalet el 13 de Junio con corte de vía (24 horas).

- Obras en puntos de la red. Incidencia de las obras para la nueva línea de alta velocidad sobre los índices de puntualidad. Especial repercusión sobre el operador Grandes Líneas.

- Conflictividad Laboral: Jornadas de paros de varios colectivos de distintas Unidades de Negocio y con

diferente ámbito territorial que han afectado a más de 120 días entre Enero y Agosto.

Huelga General el día 20 de Junio.

- Cambios organizativos: Aprobada el 25 de noviembre por el Comité de Dirección de Renfe la segregación de la Dirección de Protección Civil y Seguridad de la U.N. de Circulación, según el nuevo marco de gestión de la Seguridad en la Circulación.

La inminente aprobación por parte de la Unión Europea de una directiva sobre "La Seguridad en los ferrocarriles comunitarios", entre otras razones, ha aconsejado la separación de responsabilidades en materia de gestión de la seguridad en la circulación, acción que se inició meses atrás con la creación de Jefaturas de Gestión de Seguridad en la Circulación en el seno de las Unidades de Negocio operadoras.

La directiva apuesta por la potenciación de la seguridad en las empresas ferroviarias y, a su vez, por la creación de entes autónomos de dichas empresas, tanto en su estructura como organización y funciones, en lo que se refiere a la vigilancia, regulación ferroviaria o investigación de accidentes, así como para la emisión de certificados de acceso a la infraestructura.

Puesta en servicio el día 6 abril de la nueva línea de Cercanías C3A de Madrid entre Pinto y S. Martín de la Vega y el día 24 de julio de la prolongación hasta Colmenar Viejo de las líneas de Cercanías C7 y C10 de Madrid.

##### 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.

-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.

-Traspaso de funciones y recursos en las áreas de protección civil y seguridad antes comentadas.

-Desarrollo del Sistema de Calidad.

-Sistemas Integrados de Gestión de Calidad y Medioambiental en todas las actividades del negocio.

-Renovación de certificados con la nueva norma ISO 9001:2000 y Gestión Medioambiental con la norma ISO 14001.

-Premios de EIM/GIM en la Convención de Calidad:

-1º premio al trabajo de la Gerencia Operativa de León IBERIA-EXPRES "Programar y coordinar los trabajos en grandes renovaciones".

-3º premio al trabajo de Grandes Líneas TRANS-NORT "Planes de contingencias para trenes de Grandes Líneas en el Corredor Cantábrico", con importante participación de la U.N. de Circulación.

-5º premio al trabajo de la Gerencia Operativa de Miranda, NERVIÓN, "Traslado de las operaciones de Aceralia de Lutzana a Sestao".

-Seleccionado entre los 12 mejores trabajos de Renfe: MAILFONO "Optimización de la gestión de avisos y movilización de medios en la resolución de incidencias", de la Gerencia Operativa de Valencia.

**Resultados económicos.-** Lo señalado en el apartado Resultados del Ejercicio. Cumplidos los objetivos. Se mantiene la senda de rigor y eficiencia económica fijada en el Presupuesto y Programa Operativo anual.

**Gestión de Personal.-** Se cumplió el plan de adecuación de recursos, superando el objetivo de personas

previstas para el 31 de diciembre, por la aplicación del plan social y el traspaso de personal cualificado que solicitan otras Unidades de Negocio.

**Tráfico.-** Se han gestionado 179,7 Mkm-tren. Este volumen de tráfico es el mayor de Renfe en los últimos 10 años, aunque no se cumplieron las previsiones de crecimiento de los operadores.

Los operadores que más crecieron respecto del año anterior fueron Cercanías y Regionales.

**Puntualidad.-** Se superan los objetivos de todas las Unidades de Negocio y sus productos, con las excepciones de:

Grandes Líneas: A la llegada (10 minutos): 94,83%, -0,92 puntos de su objetivo.

Euromed ( 5 minutos): 94,5%, -2,5 puntos de su objetivo.

Cercanías: Hora Punta global 98,4%, -0,1puntos de su objetivo.

Regionales: Trenes Regionales 96,3%, -0,1puntos de su objetivo.

La afectación de las obras de la nueva línea de alta velocidad y la conflictividad laboral han imposibilitado el cumplimiento de estos objetivos.

**Velocidad.-** Ha mejorado con respecto al año anterior (+0,4%) y se han superado los objetivos en todos los operadores.

**Seguridad.-** Se ha obtenido un índice de accidentalidad de 1,21 acc/Mkm-tren, que mejora el registrado el año anterior. Se redujo un 8% el número global de accidentes.

**Opinión de Clientes.-** El 84% de nuestros clientes manifiestan sentirse satisfechos o muy satisfechos con el servicio que presta la U.N. de Circulación. Se mantiene la buena opinión de nuestros clientes con una valoración de 6,9 puntos sobre 10 en el "índice de satisfacción global". El operador que mejor percepción tiene de nuestro servicio es AVE (7,1) y el de más baja

valoración es Cargas (6,7). Datos procedentes del Sondeo anual de calidad percibida.

#### Convenciones

Celebrada el día 23 de mayo la segunda Convención de Comunicación Interna de esta U.N., a la que asis-

tieron más de 250 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 25 de abril la primera Jornada de Reconocimiento de Proveedores del Negocio.

### U. N. de Circulación: resultados, comparación con año anterior

(en millones de euros)

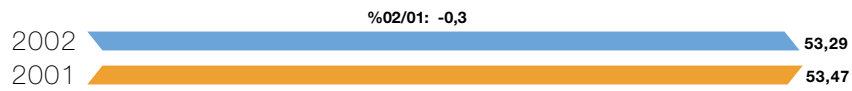
			VARIACIÓN	
CIERRE AÑO 2002	2002	2001	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	1,060	1,232	-0,172	-13,9
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas	0,998	1,172	-0,174	-14,9
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	0,075	0,144	-0,069	-48,1
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,126	0,132	-0,006	-4,7
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>2,259</b>	<b>2,681</b>	<b>-0,422</b>	<b>-15,7</b>
Ingresos por Transferencias	5,355	5,732	-0,378	-6,6
<b>Total ingresos</b>	<b>7,613</b>	<b>8,413</b>	<b>-0,800</b>	<b>-9,5</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	136,314	134,026	2,289	1,7
Materiales y Energía U.D.T.	2,110	1,677	0,433	25,9
Servicios externos	9,097	6,749	2,348	34,8
Amortizaciones	3,418	3,263	0,155	4,7
Retiros del inmovilizado	0,042		0,042	
Intereses del Capital Circulante	0,179	0,144	0,035	24,1
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>151,161</b>	<b>145,860</b>	<b>5,301</b>	<b>3,6</b>
Gastos por Transferencias	10,796	10,214	0,581	5,7
<b>Total gastos</b>	<b>161,956</b>	<b>156,074</b>	<b>5,883</b>	<b>3,8</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-154,343</b>	<b>-147,661</b>	<b>-6,682</b>	<b>-4,5</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución	4,7%	5,4%	-0,7%	
Intereses Estructurales	-0,075	-0,500	0,425	85,0
Gastos Comunes distribuidos	6,354	6,687	-0,333	-5,0
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-160,622</b>	<b>-153,848</b>	<b>-6,774</b>	<b>-4,4</b>
Resultados extraordinarios	0,171	-0,168	0,339	
<b>Resultado</b>	<b>-160,451</b>	<b>-154,016</b>	<b>-6,435</b>	<b>-4,2</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	4,5%	5,2%	-0,6%	

### U. N. de Circulación

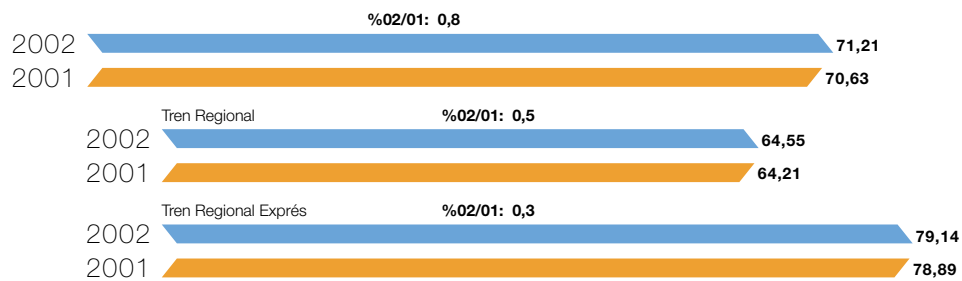
			VARIACIÓN
NÚMERO DE TRENES CIRCULADOS	2002	2001	% 02/01
Cercanías	1.145.989	1.125.021	1,9
Regionales	232.398	228.866	1,5
Trenes AVE	31.654	31.299	1,1
Grandes Líneas	109.421	115.026	-4,9
Cargas	191.470	198.635	-3,6
Transporte Combinado	51.126	55.378	-7,7
Otros Servicios	48.999	52.133	-6,0
<b>Total operadores</b>	<b>1.811.057</b>	<b>1.806.358</b>	<b>0,3</b>

## U. N. de Circulación: velocidad comercial (km/h)

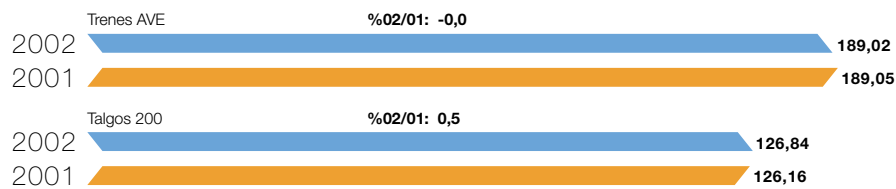
### GERCANÍAS



### REGIONALES



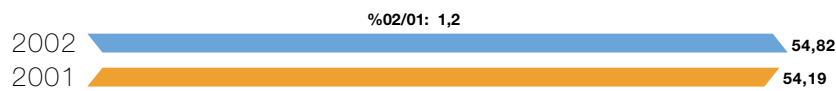
### ALTA VELOCIDAD



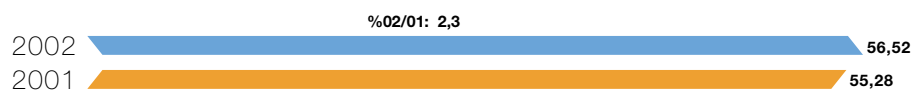
### GRANDES LÍNEAS



### CARGAS

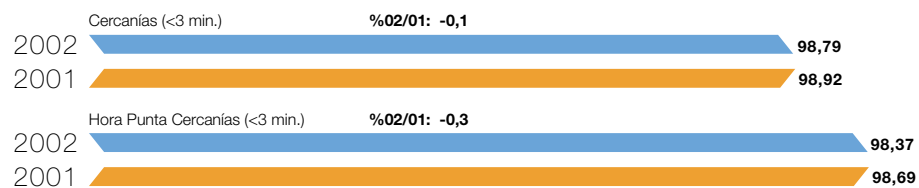


### TRANSPORTE COMBINADO

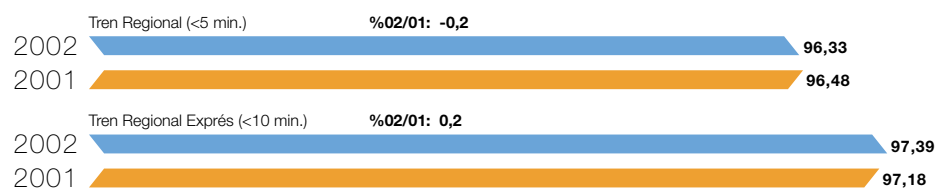


## U. N. de Circulación: puntualidad (% de trenes puntuales)

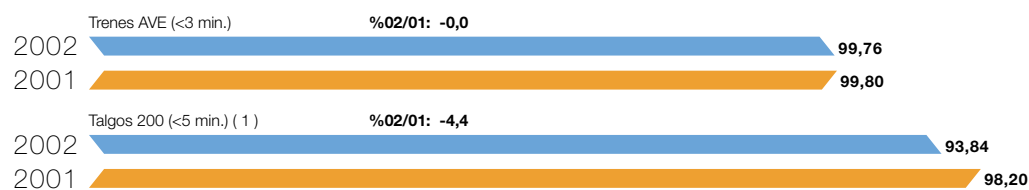
### GERCANÍAS



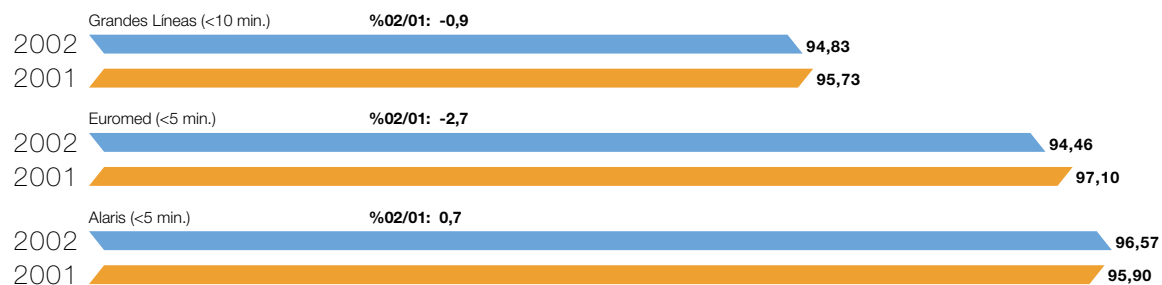
### REGIONALES



### ALTA VELOCIDAD



### GRANDES LÍNEAS



( 1 ) El dato del año 2001 se media con puntualidad < 10 minutos

## 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 2002 han supuesto 506,37 millones de euros, de los que 159,11 millones corresponden a Personal, 94,24 millones a Servicios del Exterior y 212,30 millones a Amortizaciones. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 1,2% en el conjunto de los gastos propios, del 2,3% en Personal y del 0,3% en Servicios del Exterior. Los Intereses Estructurales representaron 80,63 millones de euros de gasto en 2002, un 3,6% más que en el ejercicio anterior.

#### Mantenimiento de la Red Convencional

Los gastos propios en 2002 totalizan 435,72 millones de euros, de los que 156,93 millones corresponden a Personal, 65,60 millones a Servicios del Exterior y 174,64 millones a Amortizaciones. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 2,0% en el conjunto de los gastos propios, del 2,3% en Personal y del 2,3% en Servicios del Exterior. Los Intereses Estructurales representaron 69,69 millones de euros de gasto en 2002, un 6,1% más que en el ejercicio anterior.

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

Los gastos propios en 2002 han sido 70,65 millones de euros, de los que 28,65 millones corresponden a



Servicios del Exterior. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del -3,3% en el conjunto de los gastos propios y del -3,8% en Servicios del Exterior. Las Amortizaciones y los Intereses Estructurales representaron 37,65 y 10,93 millones de euros de gasto en 2002, un 5,7% y un 10,4% menores que en 2001, respectivamente.

#### Hitos de la unidad de negocio de Mantenimiento de Infraestructura en 2002

- Mantenimiento de la línea de mejora en la gestión de años anteriores con la obtención de resultados económicos favorables y la mejora de los parámetros técnicos que reflejan la calidad y fiabilidad de las instalaciones ferroviarias y de fibra óptica que gestionamos.
- Reorganización del servicio de Telecomunicaciones con la creación de una Dirección de Telecomunicaciones Ferroviarias.
- Se ha profundizado en la Norma ISO 9001/2000, de manera que toda la Organización, salvo Telecomunicaciones Ferroviarias, está acreditada.

- Se ha avanzado en la aplicación y adaptación a la norma medioambiental ISO 14001.
- Realización de estudio de Catálogo de Servicios, Productos y Gastos asociados a los Servicios de Telecomunicaciones Internas, Voz y Datos.
- Elaboración de Memoria 1992 – 2002 Madrid-Sevilla, línea de Alta Velocidad, que recoge la experiencia de nuestra gestión de Mantenimiento durante los diez años de la línea.
- Elaboración conjunta con la Dirección de Sistemas Contables y la U.N. de Servicios Informáticos de nuevos desarrollos de Data Warehouse de Propuestas de Pagos (SICOP) y Activos Fijos (CESAR).
- Entre la gran cantidad de obras y actuaciones realizadas a lo largo del año, cabe destacar las siguientes:
  - Puesta en servicio de enclavamientos electrónicos en diversas estaciones de la línea Lleida-Manresa, Madrid-Avila, Avila-Salamanca, Salamanca-Medina, Madrid-Alcázar, Zaragoza-Barcelona y Cercanías de Málaga.
  - Instalación de C.T.C. en la línea Avila-Salamanca.
  - Finalización de obras de mejora y modernización del puente internacional mixto en Tuy.
  - Instalación de Telemando de Subestaciones en Cercanías de Sevilla y línea Sevilla-Huelva.

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

(en millones de euros)

		V A R I A C I Ó N			
	C I E R R E A Ñ O 2 0 0 2	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>					
Ingresos de tráfico					
Ingresos varios		16,796	14,262	2,534	17,8
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas		1,849	2,194	-0,345	-15,7
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes		8,295	10,271	-1,977	-19,2
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		34,955	30,045	4,910	16,3
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>61,895</b>	<b>56,772</b>	<b>5,123</b>	<b>9,0</b>
Ingresos por Transferencias		13,045	13,159	-0,114	-0,9
<b>Total ingresos</b>		<b>74,939</b>	<b>69,930</b>	<b>5,009</b>	<b>7,2</b>
<b>Gastos</b>					
Personal		159,111	155,518	3,593	2,3
Materiales y Energía U.D.T.		30,132	28,807	1,325	4,6
Servicios externos		94,244	93,938	0,306	0,3
Amortizaciones		212,295	217,104	-4,809	-2,2
Retiros del inmovilizado		8,553	2,885	5,668	196,5
Intereses del Capital Circulante		2,033	1,899	0,134	7,0
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>506,368</b>	<b>500,150</b>	<b>6,217</b>	<b>1,2</b>
Gastos por Transferencias		17,598	14,449	3,149	21,8
<b>Total gastos</b>		<b>523,965</b>	<b>514,599</b>	<b>9,366</b>	<b>1,8</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>-449,026</b>	<b>-444,669</b>	<b>-4,357</b>	<b>-1,0</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución		14,3%	13,6%	0,7%	
Intereses Estructurales		80,626	77,862	2,764	3,6
Gastos Comunes distribuidos		23,496	25,226	-1,730	-6,9
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>-553,148</b>	<b>-547,757</b>	<b>-5,391</b>	<b>-1,0</b>
Resultados extraordinarios		6,626	4,898	1,728	35,3
<b>Resultado</b>		<b>-546,522</b>	<b>-542,859</b>	<b>-3,663</b>	<b>-0,7</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado		12,0%	11,5%	0,6%	





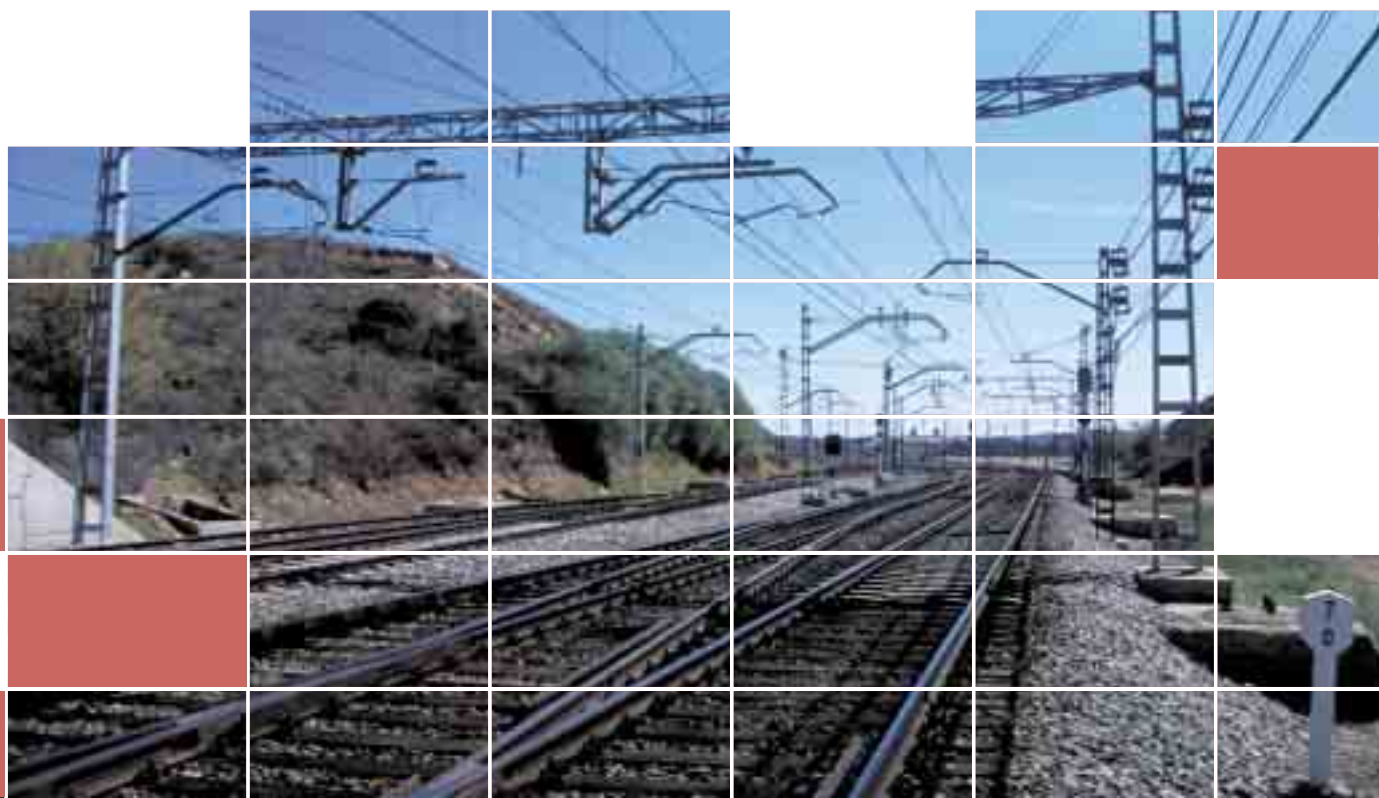
**U.N. de Mantenimiento de Infraestructura "Red Convencional": resultados, comparación con año anterior**  
(en millones de euros)

	VARIACIÓN				
	CIERRE AÑO 2002	2002	2001	ABS.	%
<b>Ingresos</b>					
Ingresos de tráfico					
Ingresos varios		15,775	13,367	2,409	18,0
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas		1,849	2,194	-0,345	-15,7
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes		8,295	10,271	-1,977	-19,2
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		25,396	20,735	4,661	22,5
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>51,315</b>	<b>46,566</b>	<b>4,748</b>	<b>10,2</b>
Ingresos por Transferencias		13,011	13,126	-0,115	-0,9
<b>Total ingresos</b>		<b>64,326</b>	<b>59,692</b>	<b>4,634</b>	<b>7,8</b>
<b>Gastos</b>					
Personal		156,928	153,438	3,489	2,3
Materiales y Energía U.D.T.		28,775	27,983	0,792	2,8
Servicios externos		65,599	64,152	1,447	2,3
Amortizaciones		174,642	177,184	-2,542	-1,4
Retiros del inmovilizado		8,153	2,837	5,316	187,4
Intereses del Capital Circulante		1,625	1,466	0,159	10,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>435,722</b>	<b>427,061</b>	<b>8,660</b>	<b>2,0</b>
Gastos por Transferencias		14,805	11,652	3,153	27,1
<b>Total gastos</b>		<b>450,527</b>	<b>438,714</b>	<b>11,813</b>	<b>2,7</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>-386,201</b>	<b>-379,022</b>	<b>-7,179</b>	<b>-1,9</b>
Coefficiente de Cobertura Margen de Contribución		14,3%	13,6%	0,7%	
Intereses Estructurales		69,693	65,657	4,036	6,1
Gastos Comunes distribuidos		20,185	21,454	-1,269	-5,9
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>-476,079</b>	<b>-466,133</b>	<b>-9,946</b>	<b>-2,1</b>
Resultados extraordinarios		6,513	4,664	1,849	39,6
<b>Resultado</b>		<b>-469,566</b>	<b>-461,469</b>	<b>-8,097</b>	<b>-1,8</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado		12,02%	11,52%	0,6%	

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

(en millones de euros)

	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	1,021	0,896	0,126	14,0
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	9,559	9,310	0,249	2,7
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>10,580</b>	<b>10,205</b>	<b>0,375</b>	<b>3,7</b>
Ingresos por Transferencias	0,034	0,033	0,001	2,0
<b>Total ingresos</b>	<b>10,614</b>	<b>10,238</b>	<b>0,376</b>	<b>3,7</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	2,183	2,080	0,103	5,0
Materiales y Energía U.D.T.	1,357	0,823	0,534	64,8
Servicios externos	28,645	29,786	-1,141	-3,8
Amortizaciones	37,653	39,919	-2,266	-5,7
Retiros del inmovilizado	0,400	0,048	0,352	731,9
Intereses del Capital Circulante	0,408	0,433	-0,025	-5,7
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>70,646</b>	<b>73,089</b>	<b>-2,443</b>	<b>-3,3</b>
Gastos por Transferencias	2,793	2,797	-0,004	-0,1
<b>Total gastos</b>	<b>73,438</b>	<b>75,886</b>	<b>-2,447</b>	<b>-3,2</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-62,825</b>	<b>-65,647</b>	<b>2,823</b>	<b>4,3</b>
Coeficiente de Cobertura Margen de Contribución	14,5%	13,5%	1,0%	
Intereses Estructurales	10,933	12,205	-1,272	-10,4
Gastos Comunes distribuidos	3,311	3,772	-0,461	-12,2
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-77,069</b>	<b>-81,624</b>	<b>4,555</b>	<b>5,6</b>
Resultados extraordinarios	0,113	0,234	-0,121	-51,8
<b>Resultado</b>	<b>-76,956</b>	<b>-81,389</b>	<b>4,434</b>	<b>5,4</b>
Coeficiente de Cobertura Resultado	12,1%	11,2%	0,9%	



### 5.6.2.2. Proyectos y Coordinación de Inversiones

#### Resultados del ejercicio

Los ingresos del ejercicio se elevan a 12,71 millones de euros, lo que representa un incremento de un 14,4% respecto al ejercicio de 2001, como consecuencia del aumento en el número medio de pilotajes en el año 2002, derivado de la mayor actividad de las obras del Ministerio de Fomento, Renfe y el GIF.

Los gastos propios en 2002 han ascendido a 21,26 millones de euros, de los que 16,52 millones corresponden a Personal y 4,28 millones, a Servicios del Exterior. Las variaciones en personal respecto al ejercicio anterior obedecen al incremento del número de personal fijo de la Dirección, y al de pilotos.

Por último, el aumento en intereses estructurales se deriva del incremento de la obra en curso, originado por el fuerte crecimiento de las inversiones ejecutadas.

#### Hitos de la dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones en 2002

En 2002 se ha mantenido la realización de las tareas de definición del equipamiento ferroviario, tanto de nuevas líneas e instalaciones, como de remodelación y modernización de las ya existentes, para obtener unos mejores estándares de operación, de fiabilidad y de seguridad que permitan, una vez realizadas las actuaciones programadas, facilitar a las Unidades de Negocio Operadoras mejores márgenes de actuación, aumentando su competitividad en el mercado y colaborando para que puedan acceder más y mejor a los focos de generación de tráfico ferroviario, tanto en el capítulo de viajeros como en el de mercancías.

La labor de coordinación se extiende desde la definición de las nuevas infraestructuras ferroviarias, en colaboración con la Subdirección General de Planes y Proyectos del Ministerio de Fomento; a la redacción de los estudios informativos de las nuevas líneas de alta velocidad que comprenderán, dentro del Plan de Infraestructuras de Transporte, un total de 7.200 km. de nueva red; pasando por la redefinición de las redes arteriales ferroviarias para la inserción de las ciudades en las nuevas líneas, que conllevan complejos estudios

que afectan a las nuevas vías e instalaciones y a la nueva determinación del suelo ferroviario y de las terminales de viajeros, que se realizan en colaboración con las UU.NN. de Patrimonio y de Estaciones, dentro de las directrices emanadas del Ministerio de Fomento, y que se concretan en la formalización de Convenios para su desarrollo.

La coordinación abarca también el desarrollo de las obras, tanto las realizadas por la Subdirección General de Construcción del Ministerio de Fomento como por el GIF, en los campos de obra civil, electrificación, señalización y comunicaciones, asistencia técnica, planes marco de explotación y otras actividades necesarias para su realización.

Estas actuaciones se efectúan en contacto con las UU.NN. Operadoras, dado que en gran parte de los casos se realizan sobre líneas en explotación o sobre nuevos trazados que interfieren con los actuales, representando una labor imprescindible donde es necesario un cuidado especial y la permanente atención a las



variaciones que, inevitablemente, se producen en el curso de su desarrollo y en el esfuerzo final que permite su correcta puesta a punto para la explotación.

#### Actuaciones concertadas

La nueva legislación en vigor sobre pasos a nivel, en cuya definición se ha trabajado para el Ministerio de Fomento, supone un mayor esfuerzo en las actuaciones que sobre supresión y protección de pasos viene realizando Renfe dentro del Grupo Fomento.

La legislación, mucho más exigente, ha hecho necesario marcar como objetivo la supresión y protección, entre Renfe y Feve, de 400 pasos a nivel anuales durante el período 2002-2005, lo que requiere un gran esfuerzo técnico de gestión e inversor.

El programa de actuaciones sobre la Red convencional encomendadas a Renfe, e inscrito en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2002-2007, ha incorporado junto a las ya convenidas y en marcha por el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas, otras nuevas en la Red de Extremadura y en el eje Sagunto-Teruel, que habrán de ejecutarse en 2003.

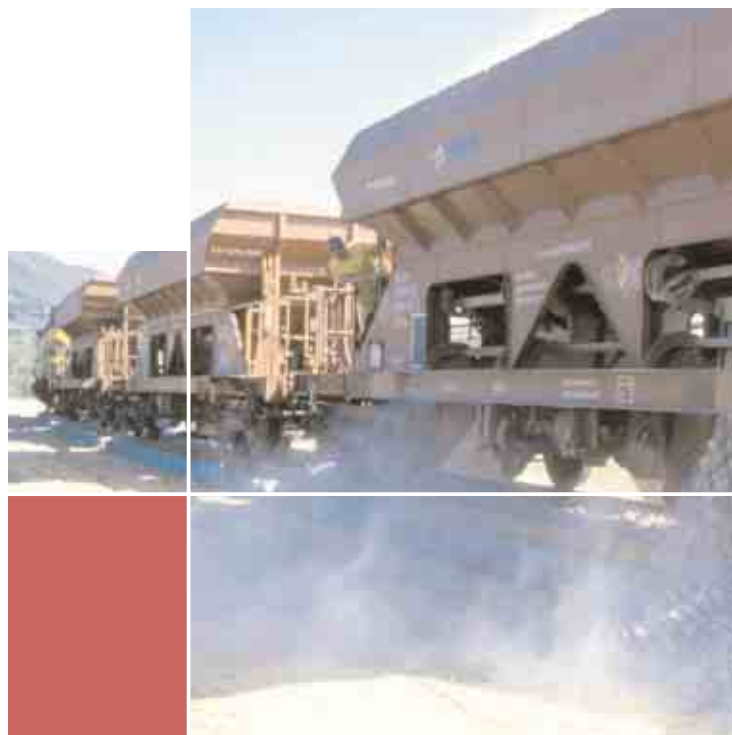
Asimismo, se han encomendado a Renfe actuaciones del programa de Alta Velocidad en las Comunidades Autónomas de Murcia, Castilla-La Mancha, Castilla y León y Andalucía, sobre los ejes Murcia-Almería, Madrid-Jaén y Medina-Salamanca, cuya completa definición e inicio están previstos en el ejercicio 2003.

Entre las actuaciones singulares más importantes destaca la iniciada a mediados del año 2002 y que contempla la remodelación del complejo ferroviario Atocha-Cerro Negro-Santa Catalina, actualmente en ejecución.

#### Gestión medioambiental

La preocupación medioambiental de Renfe, que se extiende tanto a la concepción de nuevas infraestructuras o mejora de las existentes, como de manera muy especial a que los procesos de operación ferroviaria tengan mayor rigor en este aspecto, constituye una de las fortalezas del ferrocarril y ha acreditado la labor de la empresa en este campo.

Ruido, vibraciones, tratamiento de suelos contaminados, obtención de certificaciones ISO:14001, sosteni-



bilidad ferroviaria, inserción correcta de las infraestructuras en el territorio, corrección de impactos ambientales, etc., son aspectos críticos y fundamentales para un sistema de transporte que, sin esta constante preocupación, tendría comprometida la fortísima expansión que está experimentando.

#### Control de gestión, contratación y logística

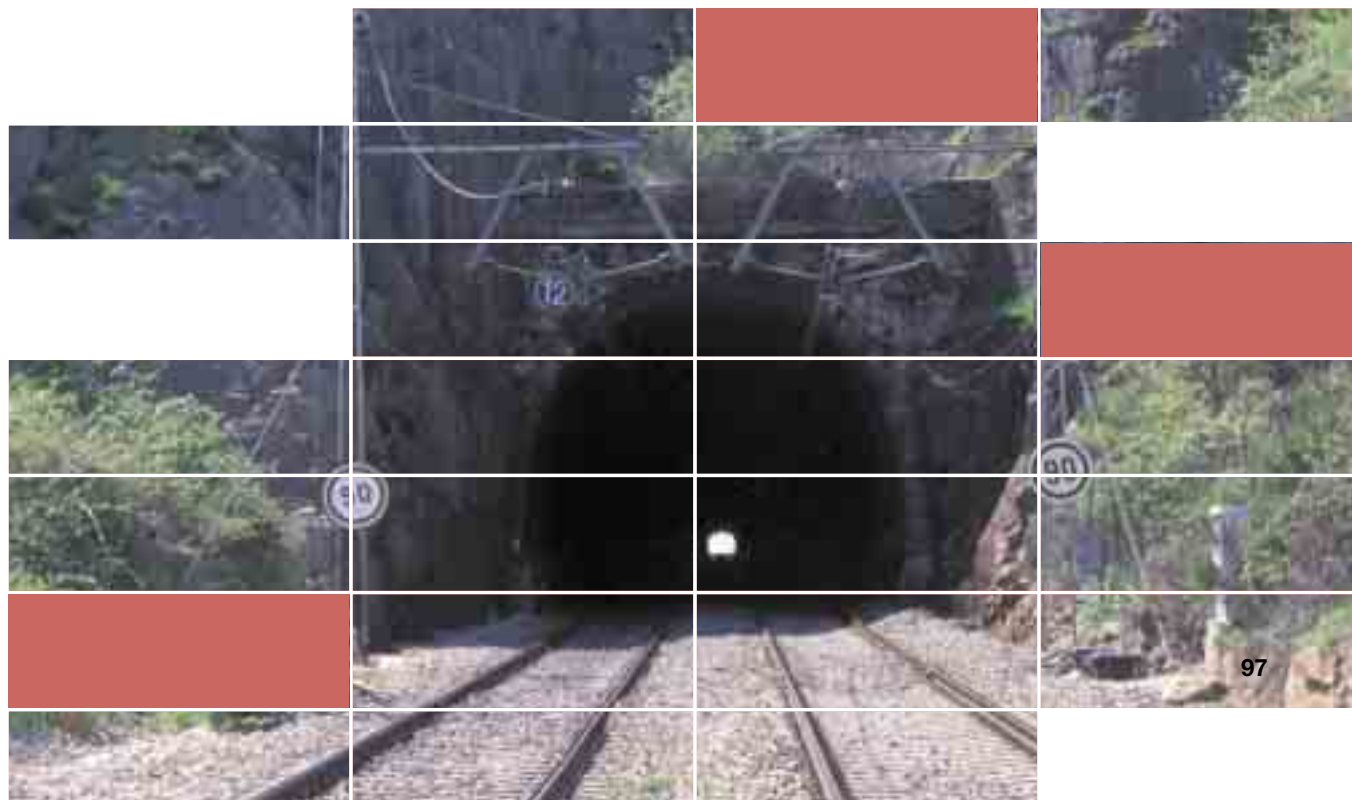
La realización de todas estas actividades se basa en un soporte eficaz y riguroso de los procesos de administración de personal, control de gestión y muy relevantemente de contratación y logística ante un panorama de fuerte crecimiento en la licitación, adjudicación y contratación de obras y de atención en el aprovisionamiento de carril a los distintos inversores en infraestructura ferroviaria, armonizando sus necesidades con la capacidad de producción y transporte.

Por último, los Convenios de Colaboración suscritos con el GIF en materia de logística y de coordinación de obra para la línea de Alta Velocidad Madrid-Lérida, han obtenido un buen resultado, y se van a extender este año a todas las nuevas actuaciones que está acometiendo el GIF.



**Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones: resultados, comparación con año anterior**  
(en millones de euros)

		VARIACIÓN		
	CIERRE AÑO 2002	2002	2001	A B S . %
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios		10,106	8,716	1,390 15,9
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes		2,599	2,438	0,160 6,6
Ingresos a distribuir en varios ejercicios				
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>		<b>12,705</b>	<b>11,155</b>	<b>1,550 13,9</b>
Ingresos por Transferencias		0,052		0,052
<b>Total ingresos</b>		<b>12,757</b>	<b>11,155</b>	<b>1,603 14,4</b>
<b>Gastos</b>				
Personal		16,523	13,631	2,892 21,2
Materiales y Energía U.D.T.		0,053	0,048	0,005 10,2
Servicios externos		4,277	4,021	0,256 6,4
Amortizaciones		0,029		0,029
Retiros del inmovilizado				
Intereses del Capital Circulante		0,376	0,493	-0,117 -23,7
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>		<b>21,258</b>	<b>18,193</b>	<b>3,065 16,8</b>
Gastos por Transferencias		0,459	0,405	0,054 13,3
<b>Total gastos</b>		<b>21,717</b>	<b>18,598</b>	<b>3,119 16,8</b>
<b>Margen de contribución</b>		<b>-8,960</b>	<b>-7,443</b>	<b>-1,517 -20,4</b>
Coeficiente de Cobertura Margen de Contribución		58,7%	60,0%	-1,2%
Intereses Estructurales		9,030	7,592	1,438 18,9
Gastos Comunes distribuidos		1,223	1,123	0,100 8,9
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>		<b>-19,213</b>	<b>-16,159</b>	<b>-3,054 -18,9</b>
Resultados extraordinarios		-0,376	0,030	-0,406
<b>Resultado</b>		<b>-19,589</b>	<b>-16,129</b>	<b>-3,460 -21,5</b>
Coeficiente de Cobertura Resultado		39,4%	40,9%	-1,4%



## 5.7. Comunes

### 5.7.1. Servicios Informáticos

#### Resultados del ejercicio

La cobertura de gastos por ingresos al nivel de Contribución al Margen Común alcanza el 109,5%. 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 este ejercicio ha sido del 107,6%.

Los ingresos obtenidos por la Unidad de Negocio en 2002, incluyendo los de transferencia, totalizan 40,3 millones de euros, un 4,7% superiores a los obtenidos el año anterior.

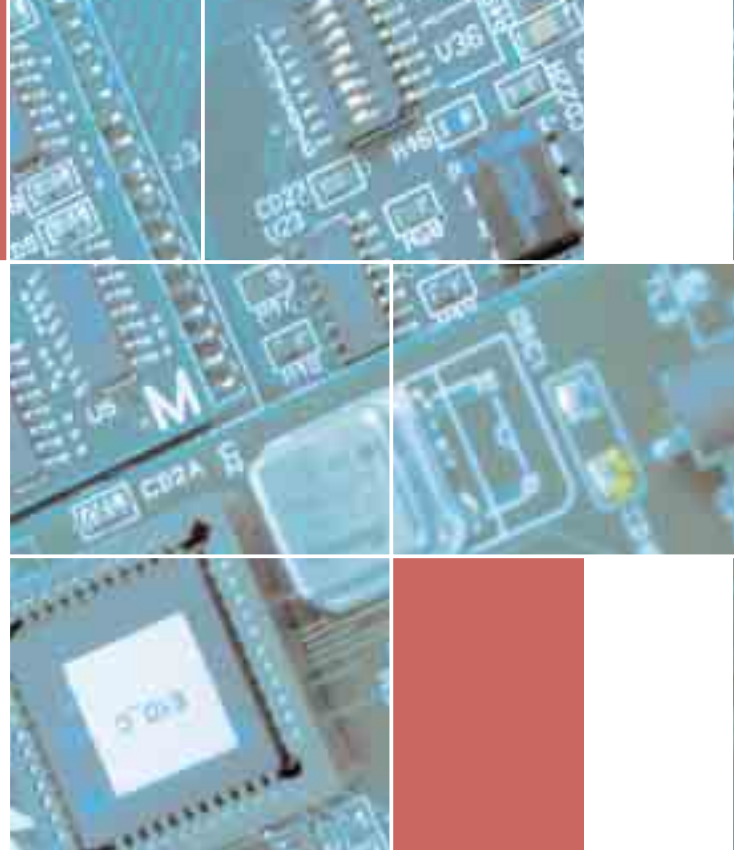
Los Gastos Propios de la Unidad de Negocio en 2002 han ascendido a 35,86 millones de euros, de los que 18,67 millones corresponden a Servicios del Exterior y 12,89 millones, a Personal. Las variaciones respecto al ejercicio anterior han sido del 7,8% en el conjunto de los Gastos Propios, del 9,4% en Servicios del Exterior y del 2,6% en Personal. Las Amortizaciones y los Intereses Estructurales representaron 3,94 y 0,73 millones de euros de gasto en 2002, un 23,3% y un 18,6% más que en 2001, respectivamente.

#### Hitos de la unidad de negocio de Servicios Informáticos en 2002

La UNSIR ya no existiría si no hubiera sido capaz de actualizar cotidianamente sus productos, puesto que compite en un mercado donde la innovación no es la noticia sino la normalidad y donde la exigencia de incrementos de productividad, para la propia organización y para el beneficio de los clientes internos y externos, es lo habitual.

En cierta ocasión se ha llamado a eso "cambio vertiginoso", siguiendo la idea de una situación en la que el impulso funcional viene dado, a partes sensiblemente iguales, por tres factores:

- La creación externa de nuevos elementos de producción. Las novedades del mercado.
- La aportación interna de los resultados de la reflexión, la investigación y el trabajo atrevido y convincente.



- La exigencia –llamémosle demanda- de los clientes para satisfacer sus propias necesidades funcionales.

De esta manera, cada año se caracteriza por las barreras saltadas, por la consolidación de los recorridos desde antiguos retos y hacia nuevas incógnitas, y por las satisfacciones compartidas con los clientes.

#### Implantación de nuevas aplicaciones

En 2002 se han implantado soluciones de movilidad en aplicaciones entrañables como el SACIM, incorporando la captura y comprobación de datos de trenes mediante el uso de PDAs.

Se han puesto en marcha las aplicaciones SITRA y SIRE para la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE). Desde el 10 de noviembre, todo el seguimiento y gobierno desde el Puesto de Mando Central de todos los trenes de nuestro cliente sudamericano se hacen mediante conexión trasatlántica a nuestros ordenadores de Madrid. Lo mismo ocurre desde el 17 de diciembre con la reserva de plazas y venta de billetes. Desde el 27 del mismo mes ya sólo se usa el sistema español.

A la vista del enorme incremento del uso de productos informáticos, se han tenido que tomar algunas decisiones para crear las bases de unas plataformas de mayor capacidad que hicieran posibles estos crecimientos:

- Incremento muy significativo de la potencia del Centro de Cálculo, tanto en capacidad de proceso como en espacio de almacenamiento de información o en herra-

mientas de control y productividad de los procesos.

- Homologación de la red Ethernet para su uso recomendado en todas las instalaciones de Renfe. Migración desde la anterior configuración en algunas de las mayores de la empresa (entre ellas las de la propia UN).
  - Incremento continuo de la red IP con la que se conectan la mayor parte de los terminales y servidores de Renfe entre sí y a los Centros de Cálculo.
- Reforzamiento de la capacidad de los nodos de la red.
- Anillo de fibra óptica en Madrid para asegurar por dos vías el acceso desde los grandes conjuntos de centros de trabajo.

#### Atender las necesidades del cliente

La fuerza de la informática de Renfe se basa en cuatro realidades:

- La existencia de grandes aplicaciones tradicionales, con muchos años de experiencia incorporada y con muy buenos equipos de mantenimiento, que garantizan su actualización tecnológica y funcional.
- La posesión por el personal de Consultoría y Desarrollo e Ingeniería de Sistemas, de las habilidades necesarias para aplicaciones modernas en ambiente Internet e Intranet, Data Warehouse, sistemas documentales, Java, Linux, etc.
- Los desarrollos realizados por Renfe para conectar las aplicaciones nuevas con las tradicionales y obtener la máxima eficiencia y rapidez en los productos finales para el cliente.

- La existencia de un gran centro de cálculo proporcional a las dimensiones de Renfe y que crece según las necesidades informáticas de la empresa y de un Centro de Atención a Usuarios que ha obtenido en el 2002 la certificación ISO 9000:2000.

Además, con la experiencia de cientos de proyectos realizados se ha alcanzado una habilidad especial para desarrollos por fases, en los que se conoce desde un principio la totalidad del trabajo a realizar, pero el cliente va recibiendo productos útiles a lo largo del periodo de creación, hasta la terminación total.

Y todo basado en una voluntad y una consigna constante de innovación realista para atender las necesidades de los clientes incorporando los avances tecnológicos útiles al último nivel del mercado.

De esa manera se puede decir que se sabe conectar prácticamente cualquier cosa en cualquier parte como ya se ha demostrado anteriormente con el ejemplo de Chile.

Es posible recibir correo electrónico en un asiento del Ave sin conexión física alguna. Se sabe como situar la posición de un móvil en la vía, a través de tres o más satélites, y comunicárselo al ordenador central usando GPRS o GSM. Se ha constituido una Red Local Inalámbrica en todo el edificio de Delicias (cinco pisos), en la sala VIP de la estación de Santa Justa, en un tren AVE y en un Talgo y se hará donde se pida.





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

(en millones de euros)

	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	0,541	0,658	-0,117	-17,8
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	2,675	2,948	-0,273	-9,3
Ingresos a distribuir en varios ejercicios				
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>3,216</b>	<b>3,606</b>	<b>-0,390</b>	<b>-10,8</b>
Ingresos por Transferencias	37,079	34,881	2,198	6,3
<b>Total ingresos</b>	<b>40,295</b>	<b>38,487</b>	<b>1,808</b>	<b>4,7</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	12,891	12,567	0,324	2,6
Materiales y Energía U.D.T.	0,356	0,445	-0,089	-20,0
Servicios externos	18,670	17,069	1,601	9,4
Amortizaciones	3,941	3,197	0,744	23,3
Retiros del inmovilizado				
Intereses del Capital Circulante				
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>35,858</b>	<b>33,278</b>	<b>2,580</b>	<b>7,8</b>
Gastos por Transferencias	0,938	0,775	0,163	21,0
<b>Total gastos</b>	<b>36,796</b>	<b>34,053</b>	<b>2,743</b>	<b>8,1</b>
<b>Contribución al margen común</b>	<b>3,499</b>	<b>4,434</b>	<b>-0,935</b>	<b>-21,1</b>
Coefficiente de Cobertura Margen	109,5%	113,0%	-3,5%	
Intereses Estructurales	0,730	0,615	0,115	18,6
Gastos Comunes distribuidos				
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>2,769</b>	<b>3,818</b>	<b>-1,050</b>	<b>-27,5</b>
Resultados extraordinarios	0,066	0,433	-0,367	-84,7
<b>Resultado</b>	<b>2,835</b>	<b>4,251</b>	<b>-1,416</b>	<b>-33,3</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	107,6%	112,4%	-4,8%	

## 5.7.2. Tracción (gestión de energía)

### Gestión de energía eléctrica

El consumo de energía eléctrica (excluido AVE) ha disminuido un 0,6% con respecto al de 2001. Se han adquirido 1.664,7 Gwh en el mercado liberalizado (a través de las compañías comercializadoras adjudicatarias del concurso de suministro) con un gasto de 99,9 millones de euros. Los 209,9 Gwh restantes se adquirieron a tarifa con un coste de 16,6 millones.

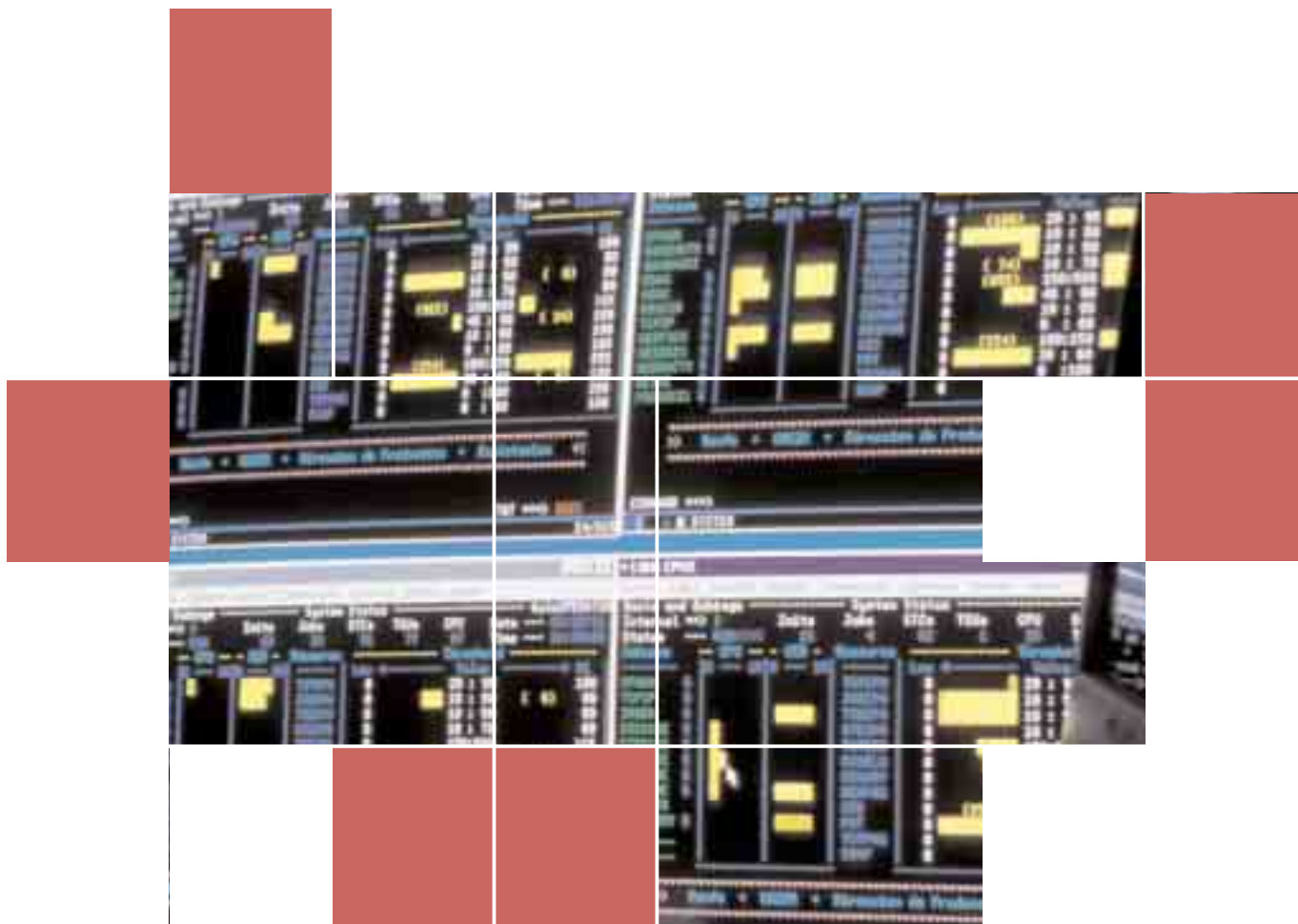
El AVE consumió 159,32 Gwh, adquiridos en su totalidad en el mercado liberalizado, con un gasto de 10,12 millones de euros.

Del total consumido de energía eléctrica de alta tensión (2.326 Gwh para usos de tracción y distintos de

tracción), se sacó a concurso el 95%, adjudicándose el 85% (el resto tuvo condiciones más ventajosas a tarifa) con la siguiente distribución: 26,8% Iberdrola, 26,1% Hidrocantábrico, 25,8% Endesa, 16,6% Unión Fenosa, 4,8% Gas Natural.

El precio medio del kwh de tracción (sin AVE) ha experimentado un incremento del 4,98%, consecuencia del incremento del precio medio de compra a través de los comercializadores en el mercado eléctrico (3,5%), de la subida de tarifas (1%), y de la distribución de los consumos (se ha incrementado el consumo en puntos de suministro con mayor coste unitario).

La adquisición en mercado, mediante la adjudicación del concurso de suministro, del 85% de la energía eléctrica de alta tensión, ha supuesto un ahorro, sobre la factura emitida por las compañías eléctricas, de



16,6 millones de euros respecto de su coste a tarifa, a lo que hay que añadir 0,54 millones de euros por gestión, análisis de la facturación y optimización de los parámetros técnicos de facturación, totalizando un menor gasto de 17,32 millones de euros.

#### Actuaciones principales

Se ha confeccionado el pliego de condiciones para concursar la ampliación de la telemedida a 159 puntos de suministro. Con esta ampliación estarán telemedidas todas las subestaciones de tracción y 187 puntos de suministro para usos distintos de tracción de alta tensión de los 286 existentes.

Asimismo, se ha elaborado el pliego de condiciones técnicas para concursar la implantación de un nuevo siste-

ma de facturación de los consumos de energía eléctrica de tracción, cuyas características principales son:

- Precio en función del período horario de consumo y características del suministro.
- Factura por cada vehículo motor.
- Transmite las señales de precio generadas en el mercado eléctrico para la gestión de consumos.

#### Gestión de combustibles

Se han adquirido en el mercado 102,25 millones de litros de gasóleo "B" exento de impuestos especiales, para usos de tracción, un 4,54% menos que el año 2.001.

A precios del mercado, este volumen de compra habría supuesto un gasto de 31,39 millones de euros, a los que

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

(en millones de euros)

	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	0,076	0,090	-0,014	-15,7
Convenios Específicos con Comunidades Autónomas				
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios				
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>0,076</b>	<b>0,090</b>	<b>-0,014</b>	<b>-15,7</b>
Ingresos por Transferencias	143,167	140,969	2,198	1,6
<b>Total ingresos</b>	<b>143,243</b>	<b>141,059</b>	<b>2,184</b>	<b>1,5</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	1,571	1,677	-0,106	-6,3
Energía de tracción	143,167	141,322	1,845	1,3
Materiales y Energía U.D.T.	0,002	0,006	-0,004	-66,7
Servicios externos	0,176	0,276	-0,100	-36,3
Amortizaciones	0,034	0,048	-0,014	-29,3
Retiros del inmovilizado				
Intereses del Capital Circulante	0,041	0,018	0,023	127,4
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>144,991</b>	<b>143,347</b>	<b>1,644</b>	<b>1,1</b>
Gastos por Transferencias	0,209	0,246	-0,037	-15,2
<b>Total gastos</b>	<b>145,200</b>	<b>143,594</b>	<b>1,606</b>	<b>1,1</b>
<b>Contribución al margen común</b>	<b>-1,957</b>	<b>-2,535</b>	<b>0,578</b>	<b>22,8</b>
Coefficiente de Cobertura Margen	98,7%	98,2%	0,4%	
Intereses Estructurales	0,086	0,098	-0,012	-12,0
Gastos Comunes distribuidos				
<b>Resultado (antes de Extraordinarios)</b>	<b>-2,043</b>	<b>-2,633</b>	<b>0,590</b>	<b>22,4</b>
Resultados extraordinarios	0,065	0,042	0,023	54,5
<b>Resultado</b>	<b>-1,978</b>	<b>-2,591</b>	<b>0,613</b>	<b>23,7</b>
Coefficiente de Cobertura Resultado	98,6%	98,2%	0,4%	

habría que añadir 0,76 millones para el mantenimiento de las instalaciones y la implantación de medidas medioambientales en tres de ellas, totalizando una factura por estos conceptos de 32,15 millones de euros.

Como resultado de la gestión de las condiciones de suministro (concurso de adquisición), la factura por la compra del combustible para tracción, mantenimiento de las instalaciones e implantación de medidas medioambientales en tres de ellas, ha quedado reducida a 26,47 millones de euros, lo que supone un ahorro de 5,68 millones.

En combustible para el consumo de grúas portacontenedores, se han adquirido 0,53 millones de litros de gasóleo "B" bonificado, frente a 0,36 millones de litros del año anterior. El precio medio unitario de compra ha sufrido una disminución del 2,8% respecto al de 2001, situando su coste en 0,18 millones de euros.

Se adquirieron 6,9 millones de litros de gasóleo "C", un 6,1% más que en 2001, con una reducción en el pre-

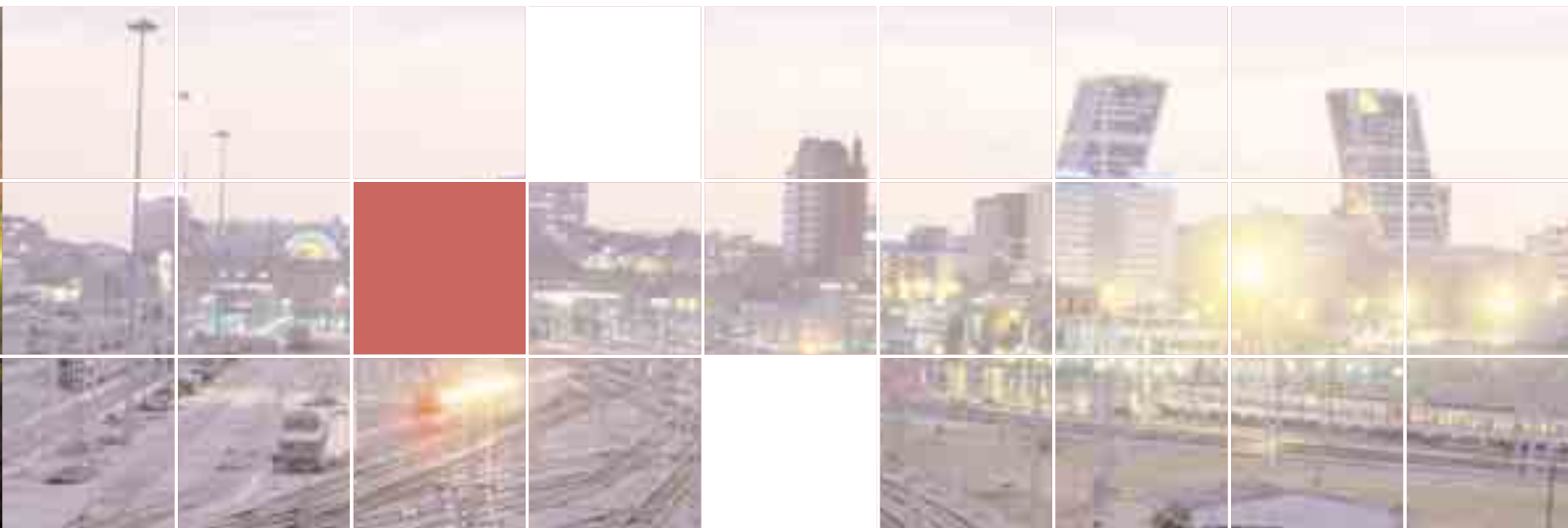
cio medio unitario de compra del 1,8%, situando su coste en 2,2 millones de euros.

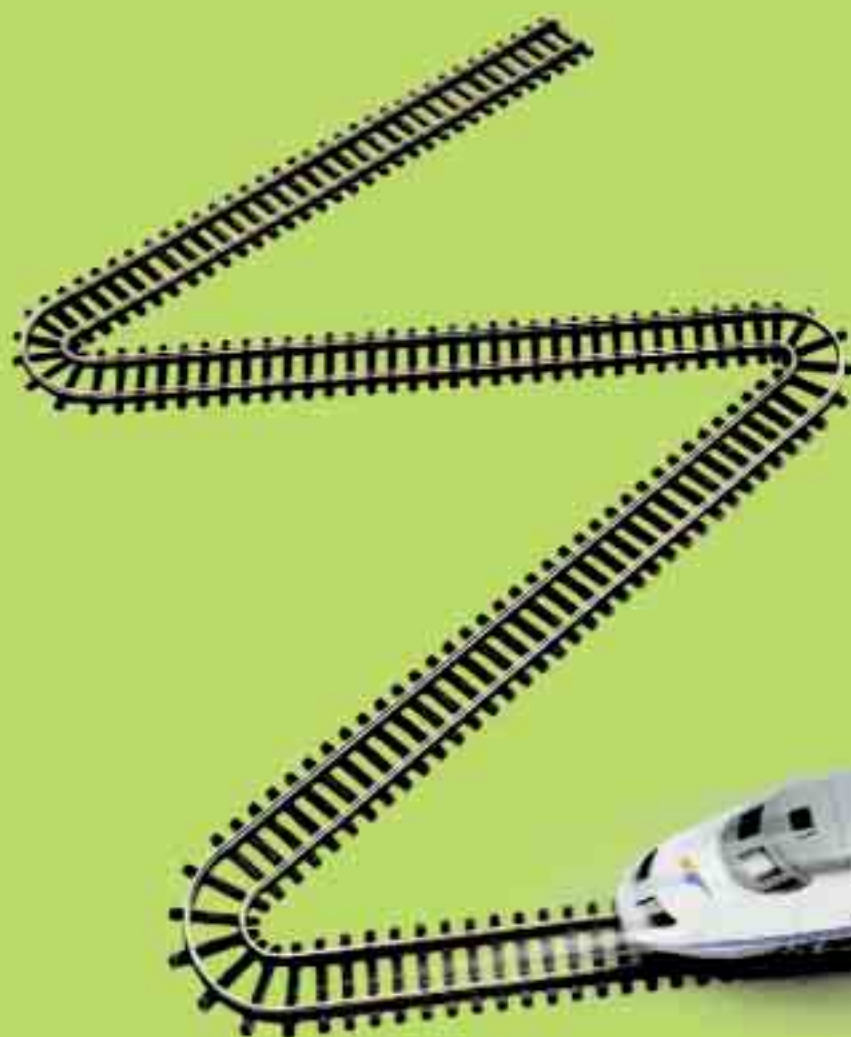
Asimismo, se adquirieron 50,6 millones de termias de gas natural, que representan una disminución del 17,7% respecto al año anterior. El precio medio unitario de compra disminuyó un 28%, situando su coste en 0,76 millones de euros.

#### Actuaciones principales

Se han realizado las obras en tres instalaciones de combustible para adaptarlas a la normativa medioambiental (Vicálvaro, Algeciras y Córdoba).

Se ha realizado una prueba piloto en la instalación de combustible de Las Matas, consistente en instalar un sistema de medición automática de variaciones del nivel de combustible en los tanques de almacenamiento, que permitirá el desarrollo de un sistema de registro automático y telemida del nivel, cada vez que se produzca una variación, tanto en la entrada como en la salida de combustible de los tanques de almacenamiento.





Nuevo servicio de venta de billetes por Internet.

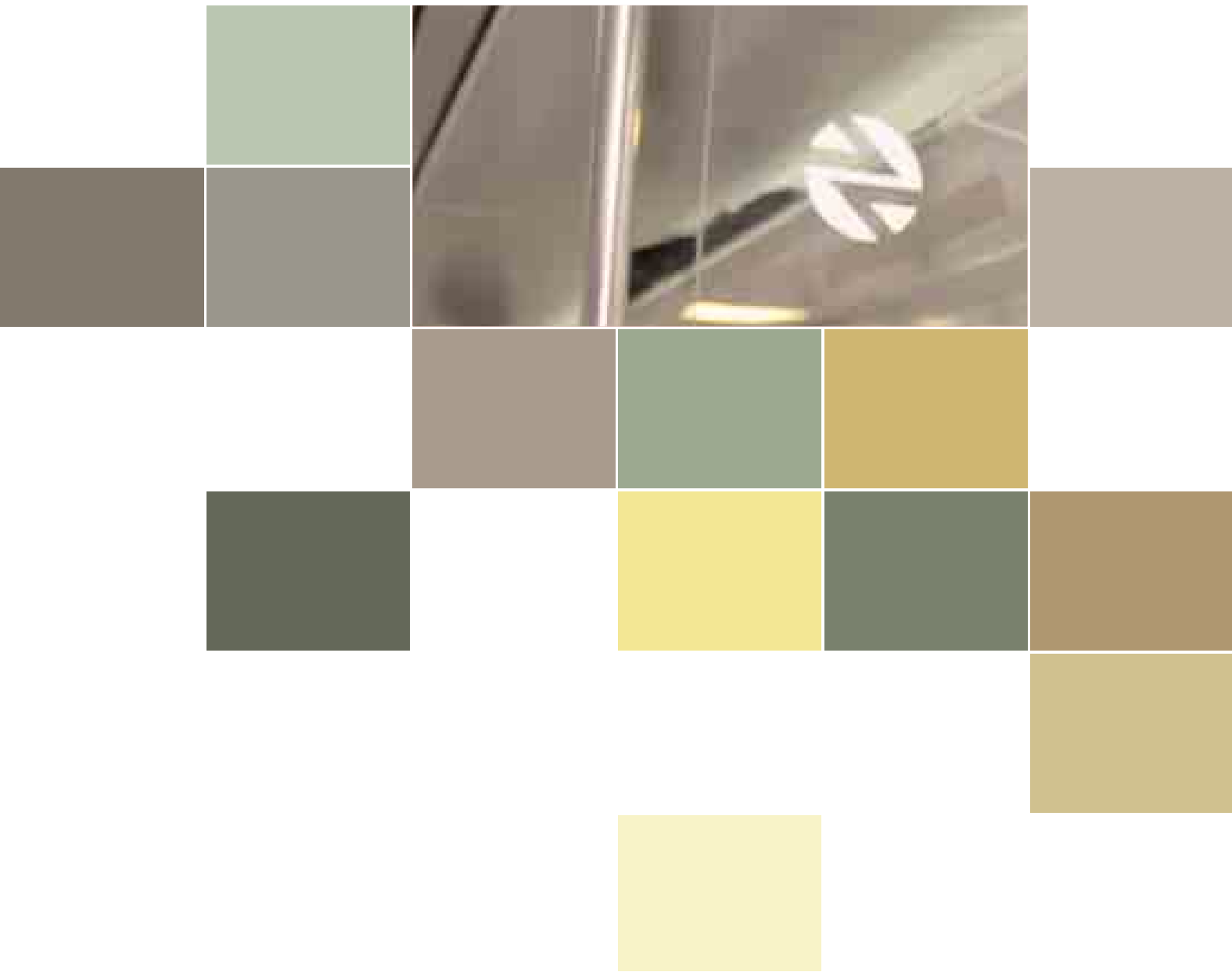
[www.renfe.es](http://www.renfe.es)

Para viajar en AVE, Talgo 200, Euromed, Alaris y TRD.



6

Datos consolidados







## 6.1. Inversiones de Renfe en el año 2002 y su financiación

La inversión de la empresa con cargo al Presupuesto de Inversiones ha alcanzado la cifra de 609.649.505 euros distribuidas del modo siguiente:

E U R O S	
CONCEPTO	GASTO
Inversión básica	528.506.975
Inversión alta velocidad Madrid – Barcelona	81.142.530
<b>Total Presupuesto de Inversiones</b>	<b>609.649.505</b>
Adicionalmente, se incorporan activos financiados con aportaciones de terrenos, derechos y concesiones como consecuencia de convenios con entes públicos o privados.	
<b>Total obras en curso</b>	<b>17.587.495</b>
	<b>627.237.000</b>

La financiación del Presupuesto de Inversiones se ha realizado:

E U R O S	
FINANCIACIÓN	IMPORTE
Dotación de amortizaciones	503.643.000
Subvenciones de Capital (FEDER y otras Subvenciones de Capital)	93.843.000
Inversiones financiadas con cargo a transferencias directas del Ministerio de Fomento (Aportaciones patrimoniales)	971.193
Mercado financiero	11.192.312
<b>Total financiación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>609.649.505</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:

E U R O S			
PROYECTO	UNIDAD DE NEGOCIO	GASTO	%
32 trenes de alta velocidad Madrid – Barcelona	A.V.E.	51.715.365	8,5
Modernización y mejoras en locomotoras	Cargas	29.566.459	4,8
14 trenes modulares S/2000	Cercanías	16.202.280	2,6
21 Automotores TRD 3	Regionales	10.248.450	1,7
16+3+3 composiciones Talgo 7ª generación	Grandes Líneas	10.031.526	1,6
Transformación de 19 electrotrenes S/448	Regionales	6.856.924	1,1
7 Automotores TRD2	Regionales	2.421.125	0,4

Gasto en inversiones por tipos de activo.

E U R O S		
TIPO DE ACTIVO	GASTO	%
Infraestructura, Estaciones y Patrimonio	366.599.451	60,1
Material rodante de operadoras	182.746.374	30,0
Talleres, Telecomunicaciones y Otros medios	40.127.494	6,6
Inversiones Financieras	20.176.186	3,3
<b>Total</b>	<b>609.649.505</b>	<b>100,0</b>



Los desembolsos realizados durante el ejercicio para inversiones financieras (20.176.186 euros) corresponden a alianzas para la promoción inmobiliaria, partici-

paciones en el capital de empresas logísticas y sociedades industriales relacionadas con la fabricación de material rodante

## Inversiones 2002: distribucion por unidades de negocio

Cuadro 1

E U R O S

C Ó D I G O		A Ñ O D E A S I G N A C I Ó N P R E S U P U E S T A R I A	G A S T O 2 0 0 2	%
<b>CERCANÍAS</b>			40.373.667	6,6
0712	Adquisición de 20 trenes S/447	plan 97	52.133	
0713	Adquisición de 46 trenes S/447	plan 98	226.109	
0715	Adquisición de 14 trenes serie 2000	plan 00	16.202.280	
0701/7401	Modernización y mejoras técnicas en trenes		4.506.361	
0706/7401	Estaciones e instalaciones núcleo de Madrid		7.503.930	
0707	Estaciones e instalaciones núcleo de Barcelona		7.551.588	
0708-14	Estaciones e instalaciones 9 núcleos restantes		2.090.702	
0709	Otras inversiones ( prototipos, señalización, ofimática)		2.240.564	
<b>REGIONALES</b>			26.947.658	4,4
0609	Adquisición de 21 automotores TRD 3		10.248.450	
0607	Adquisición de 7 automotores TRD 2 S/594	plan 99	2.421.125	
0608	Transformación de 19 electrotrenes S/448	plan 99-00	6.856.924	
0603/04/05	Modernización y mejoras técnicas en trenes		5.585.235	
0602	Instalaciones y medios		1.372.766	
06B2	20 trenes a 250 Km./hora Madrid - Barcelona	plan 01	463.158	
<b>ALTA VELOCIDAD</b>			58.225.262	9,6
0905	Modernización y mejoras técnicas en trenes		4.092.729	
0902	Instalaciones y medios		887.115	
0910/09B2	32 trenes alta velocidad Madrid - Barcelona	plan 01	51.715.365	
09B3	Gastos primer establecimiento AVE Madrid - Barcelona	plan 02	1.530.053	
<b>GRANDES LÍNEAS</b>			28.520.519	4,7
1011	Adquisición de 16+3+3 composiciones Talgo 7ª generación	plan 99-00	10.031.526	
1002/04/13	Modernización y mejoras técnicas en trenes y remolques Talgo		6.918.209	
1010	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras		4.353.787	
1007	Instalaciones y medios		648.151	
10B1	Trenes rodadura desplazable 250Km/h. Madrid - Barcelona	plan 01	6.568.846	
<b>CARGAS</b>			49.807.533	8,2
1106	Adquisición de vagones	plan 99-00	1.773.275	
1103/04	Transformación de vagones		4.629.933	
1105	Modernización y mejoras técnicas locomotoras		29.566.459	
1101	Infraestructuras de Cargas		7.162.408	
1107	Equipamiento de terminales		3.292.523	
1102	Instalaciones y medios		3.382.935	
<b>TRANSPORTE COMBINADO</b>			25.552.669	4,2
1206	Adquisición de vagones	plan 99-00	9.454.446	
1204	Modificaciones en vagones		2.807.874	
1203	Modernización y mejoras técnicas locomotoras		2.930.972	
1205	Equipamiento de terminales		8.915.341	
1201	Instalaciones y medios		1.444.036	
<b>MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES</b>			9.972.696	1,6
1401	Instalaciones industriales		8.359.193	
1402	Fiabilidad medios de transporte		442.566	
1304	Nuevos bogies para 160 Km./h. locomotoras S/333	plan 99-00	1.095.628	
1403	Piezas de parque		75.309	

**Inversiones 2002: distribucion por unidades de negocio**
*Cuadro 1 (cont.)*

E U R O S

C Ó D I G O	A Ñ O D E A S I G N A C I O N P R E S U P U E S T A R I A	G A S T O	
		2 0 0 2	%
3801	TELECOMUNICACIONES COMERCIALES	7.385.090	1,2
	ESTACIONES COMERCIALES	36.162.024	5,9
1501	Estaciones red convencional	15.690.526	
1503	Estaciones línea AVE Madrid-Sevilla	2.154.773	
1.505	Estaciones línea AVE Madrid-Barcelona	18.316.725	
	PATRIMONIO	18.167.252	3,0
1605	Convenios urbanísticos, puesta en valor de terrenos...	12.448.214	
1603	Racionalización de espacios para uso comercial y otras inversiones	5.719.038	
	MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	175.629.325	28,8
0101	Red de Cercanías	38.586.212	
0102	Red general A	76.312.581	
0105	Red B	18.532.486	
0107	Líneas de débil tráfico	11.008.999	
0111/11/12	Otras inversiones y fondos	17.489.740	
0301/02/03	Línea AVE Madrid - Sevilla	13.699.307	
	CIRCULACIÓN	21.229.971	3,5
0201	Puestos de mando, protección civil y seguridad, tráfico etc.	4.495.545	
0202/04	Operaciones en estaciones y otros medios	16.734.426	
	PROYECTOS Y COORDINACIÓN DE INVERSIONES	79.840.038	13,1
0502	Actuaciones en pasos a nivel	11.274.624	
0401	Obras de Coordinación con el Mº de Fomento. Cercanías	6.226.140	
0112/0501/0512	Obras de Coordinación con el Mº de Fomento. Red general	8.045.168	
0505	Convenio Xunta de Galicia	33.042.437	
0506	Convenio Junta de Castilla y León	17.732.395	
0507	Convenio Junta de Extremadura	1.189	
0511	Obras Coordinación con el Mº Fomento. AVE Madrid-Barcelona	1.602.732	
05B1	Talleres AVE Madrid-Barcelona	945.651	
7301	Transferencias del Mº de Fomento	969.702	
	TRACCIÓN	75.931	0,0
1301	Bases de tracción y otras inversiones		
1701	SERVICIOS INFORMÁTICOS	7.826.251	1,3
1803 a 1811	DIRECCIONES CORPORATIVAS	3.757.432	0,6
1901 a 1911	INVERSIONES FINANCIERAS	20.176.186	3,3
	<b>Total</b>	<b>609.649.505</b>	<b>100,0</b>



### Gasto en inversiones por tipo y clase de red

Como se ha indicado, en Infraestructura, Estaciones y Patrimonio la inversión ha sido de 366.599.451 euros, de los que 44.551.154 euros no son asignables por tipo y clase de red. Los 322.048.297 euros restantes se desglosan a continuación:

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

E U R O S			
INVERSIONES POR TIPO DE RED	% LONGITUD	GASTO	% GASTO
<b>CERCANIAS</b>	<b>16</b>	<b>82.142.206</b>	<b>25,5</b>
Red "A"	11	73.320.491	22,8
Red "B"	2	7.382.164	2,3
Red "C"	3	1.439.551	0,4
<b>RED GENERAL</b>	<b>80</b>	<b>210.967.234</b>	<b>65,5</b>
Red "A"	29	91.171.607	28,3
Red "B"	23	69.327.610	21,5
Red "C"	28	50.468.017	15,7
<b>RED AVE</b>	<b>4</b>	<b>28.938.857</b>	<b>9,0</b>
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>322.048.297</b>	<b>100,0</b>

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

E U R O S			
INVERSIONES POR CLASE DE RED	% LONGITUD	GASTO	% GASTO
Red "A"	40	164.492.099	51,1
Red "B"	25	76.709.774	23,8
Red "C"	31	51.907.567	16,1
Red AVE	4	28.938.857	9,0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>322.048.297</b>	<b>100,0</b>

El resto, hasta 44.551.154 euros, corresponde a programas de inversión comunes a varias redes.

### Gasto en inversiones por tipo de material rodante

E U R O S		
TIPO DE MATERIAL	GASTO	%
Trenes alta velocidad	62.840.099	34,4
Locomotoras diesel	27.994.755	15,4
Automotores	21.790.482	11,9
Unidades eléctricas	19.698.446	10,8
Vagones (nuevos + modernizaciones)	18.652.601	10,2
Material Talgo convencional	14.397.950	7,8
Locomotoras eléctricas	6.209.184	3,4
Electrotrenes	6.139.575	3,3
Coches de viajeros	3.269.131	1,8
Resto de material	1.754.151	1,0
<b>Total</b>	<b>182.746.374</b>	<b>100,0</b>

### Gasto en inversiones por Comunidades Autónomas y Provincias

El gasto que se puede distribuir en función del territorio (Provincias y CCAA) donde se sitúa la obra asciende a 365.073.166 euros, según se muestra en el cuadro 2.

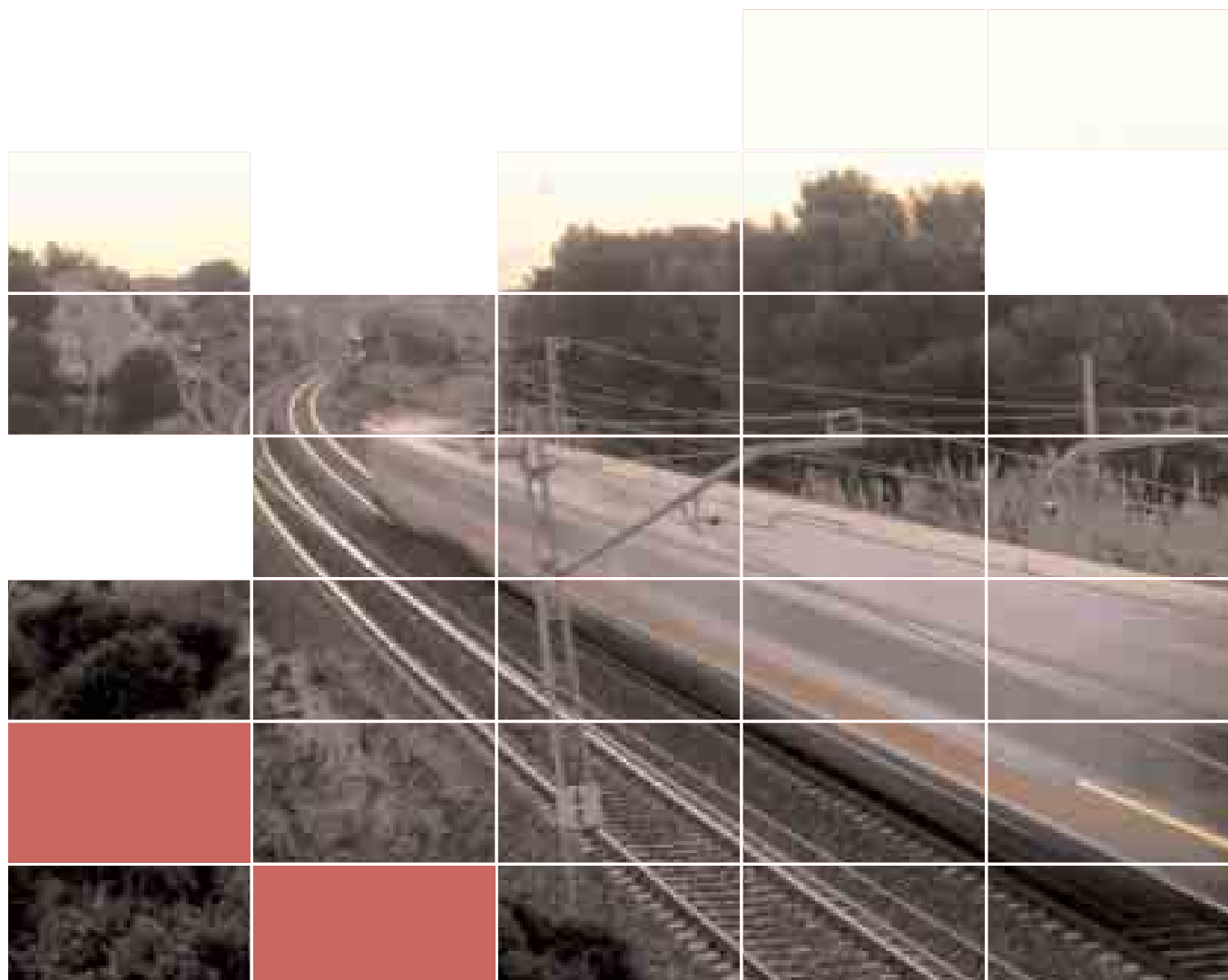
El resto de gasto corresponde a inversiones asignables a varias comunidades (28.882.750 euros) y a inversiones no asignables al territorio como el material rodante, informática o financieras (215.693.588 euros).

### 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 17.587.495 euros.

La más destacable ha sido:

EUROS		
PROYECTO	GASTO	%
Operación urbanística Bilbao Ría 2000	9.593.597	54,5





## Distribución del gasto por comunidades autónomas y provincias

Cuadro 2

E U R O S		E U R O S	
COMUNIDAD / PROVINCIA	GASTO 2002	COMUNIDAD / PROVINCIA	GASTO 2002
Almería	2.060.684	Lleida	9.867.471
Cádiz	2.813.148	Tarragona	10.706.720
Córdoba	10.644.411	<b>Total Cataluña</b>	<b>52.321.923</b>
Granada	1.272.334	Badajoz	2.454.010
Huelva	1.700.297	Caceres	764.142
Jaén	2.810.432	<b>Total Extremadura</b>	<b>3.218.152</b>
Málaga	13.027.427	A Coruña	25.248.209
Sevilla	12.669.234	Lugo	15.275.997
Asignable a varias provincias	383.816	Ourense	5.606.463
<b>Total Andalucía</b>	<b>47.381.783</b>	Pontevedra	4.918.985
Huesca	2.153.430	<b>Total Galicia</b>	<b>51.049.654</b>
Teruel	2.273.625	Madrid	64.922.321
Zaragoza	9.143.175	<b>Total Madrid</b>	<b>64.922.321</b>
<b>Total Aragón</b>	<b>13.570.230</b>	Murcia	3.729.211
Cantabria	3.523.923	<b>Total Región de Murcia</b>	<b>3.729.211</b>
<b>Total Cantabria</b>	<b>3.523.923</b>	Navarra	3.888.504
Albacete	741.740	<b>Total Navarra</b>	<b>3.888.504</b>
Ciudad Real	10.163.538	Asturias	12.907.732
Cuenca	218.967	<b>Total Principado de Asturias</b>	<b>12.907.732</b>
Guadalajara	3.258.661	La Rioja	1.386.187
Toledo	1.431.657	<b>Total La Rioja</b>	<b>1.386.187</b>
<b>Total Castilla-La Mancha</b>	<b>15.814.563</b>	Alacant	4.321.900
Ávila	5.547.957	Castelló	3.322.387
Burgos	3.536.297	Valencia	12.516.842
León	9.456.217	<b>Total Comunidad Valenciana</b>	<b>20.161.130</b>
Palencia	3.105.890	Araba	744.522
Salamanca	19.853.070	Gipuzkoa	9.781.553
Segovia	769.989	Bizkaia	5.511.796
Soria	672.042	<b>Total País Vasco</b>	<b>16.037.871</b>
Valladolid	8.281.137	<b>Total asignado a comunidades</b>	<b>365.073.166</b>
Zamora	3.793.308	Asignable a varias comunidades	28.882.750
Asignable a varias provincias	144.073	No asignable a comunidades (1)	215.693.588
<b>Total Castilla y León</b>	<b>55.159.982</b>	<b>Total gasto</b>	<b>609.649.505</b>
Barcelona	28.453.233		
Girona	3.294.498		

(1) Material rodante, inversiones financieras, informática



### Nuevas inversiones aprobadas en el ejercicio, a ejecutar en 2002 y años sucesivos

La aprobación en el ejercicio 2002 ha sido de 1.022.869.577 euros, distribuidos de la siguiente forma:

EUROS	
CONCEPTO	APROBACIÓN
Inversión básica	899.141.378
Inversión alta velocidad Madrid – Barcelona	90.666.669
Inversión en red convencional relacionada con nuevas infr.	10.000.000
Inversiones financieras	23.065.010
<b>Total aprobación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>1.022.869.577</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.	
	74.963.497

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

EUROS		
UNIDAD DE NEGOCIO	APROBACIÓN	%
Cercanías	70.263.804	6,8
Regionales	18.359.591	1,8
Alta Velocidad	11.769.416	1,2
Grandes Líneas	11.238.573	1,1
Cargas	39.380.881	3,9
Transporte Combinado	51.173.252	5,0
Mantenimiento Integral de Trenes	18.579.552	1,8
Telecomunicaciones Comerciales	3.981.066	0,4
Estaciones	62.966.156	6,2
Patrimonio y Urbanismo	36.947.279	3,6
Mantenimiento de Infraestructura	342.673.512	33,5
Circulación	25.242.722	2,5
Proyectos y Coordinación de Inversiones	285.316.980	27,8
Tracción	685.399	0,1
Servicios Informáticos	10.683.610	1,0
Direcciones Corporativas	10.542.774	1,0
Inversiones Financieras	23.065.010	2,3
<b>Total</b>	<b>1.022.869.577</b>	<b>100,0</b>

Los proyectos de inversión individuales aprobados más destacables han sido:

E U R O S			
PROYECTO	UNIDAD DE NEGOCIO	APROBADO	%
Plan especial de Extremadura	Proy. y Coord. de Inversiones	51.967.520	5,1
Remodelación del taller ferroviario Atocha – Cerro Negro – Santa Catalina (trenes AVE)	Proy. y Coord. de Inversiones	42.391.156	4,1
Eje Sagunto – Teruel	Proy. y Coord. de Inversiones	35.481.660	3,5
Estación de Llamaquique (Oviedo)	Patrimonio y Urbanismo	21.453.239	2,1
Nueva terminal de Lugo	Transporte Combinado	15.681.768	1,5
Cierre anillo de Sevilla	Proy. y Coord. de Inversiones	10.000.000	1,0
Nuevo taller mantenimiento de Cercanías en Madrid-Atocha	Mntº. Integral de Trenes	8.044.547	0,8
Estación de Aravaca (Madrid)	Cercanías	5.060.000	0,5

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

E U R O S		
TIPO DE ACTIVO	APROBADO	%
Infraestructura, Estaciones y Patrimonio	781.447.947	76,4
Material rodante de U.N.'s operadoras	69.938.549	6,8
Talleres, Telecomunicaciones y Otros medios	148.418.071	14,5
Inversiones Financieras	23.065.010	2,3
<b>Total</b>	<b>1.022.869.577</b>	<b>100,0</b>

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

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

La aprobación para adquirir activos financiados de la forma indicada ha sido de 74.963.497 euros.

La más destacable ha sido la aportación de terrenos Renfe por valor de 48.080.968 euros, para la realización de la variante ferroviaria a su paso por la ciudad de Burgos.



## 6.2. Resultados y Actividad

El Resultado de Gestión de Renfe en 2002 ha sido de +131,75 millones de euros, después de registrar el impacto positivo del Impuesto de Sociedades (2,16 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 20,4 millones de euros menores que las de 2001.

Los ingresos de clientes han aumentado en 84 millones de euros respecto a 2001 (5,3%).

Los gastos totales se incrementan en un 1,6% respecto al año anterior, reflejando los efectos del mayor coste de los Gastos de Personal (54,2 millones de euros, de los que 14,7 son consecuencia del Plan de Recursos Humanos), mayores gastos en Servicios Externos (52,45 millones de euros, 8,7%) y menores gastos financieros (65,2 millones de euros, -15,4%).

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 como mejora el resultado de Servicios de Transporte y otras actividades (35,13 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 (57 millones de euros, de menor coste que en 2001).

### Ingresos

#### Por transporte de Viajeros

Los ingresos de clientes por tráfico de Viajeros ascendieron a 999,1 millones de euros frente a los 943,04 millones de euros del año anterior (+5,9%). AVE crece un 8,1%, Cercanías un 6,3%, Regionales crece un 5,2% y Grandes Líneas un 4,7%.

#### Por transporte de Mercancías

Los tráficos de Mercancías han experimentado un crecimiento de ingresos de 0,73 millones de euros, 0,2% respecto al pasado ejercicio, con crecimiento de los ingresos de Cargas (1,2%) y descenso de los de Transporte Combinado (-1,5%).



### Otros Ingresos Comerciales

Los beneficios derivados de las Ventas de Inmovilizado han experimentado un aumento del 12,8% respecto al año anterior.

Los ingresos por Alquileres y Cánones alcanzaron los 146,35 millones de euros, decreciendo un 2,1% en relación con el año anterior.

Otros Ingresos (entre los que se incluyen los obtenidos por Mantenimiento Integral de Trenes y Gestión de Infraestructura) totalizan 87,98 millones de euros en 2002, y crecen un 25,6%.

Los ingresos por Convenios específicos con Comunidades Autónomas alcanzaron los 23,8 millones de euros, 1,5 millones de euros más que en 2001 (+6,8%).

### Ingresos Varios

Los ingresos por Trabajos para el propio Inmovilizado y Almacenes se cifraron en 35 millones de euros, con un incremento del 4,7% frente a 2001.

### Gastos

#### Personal

Los Gastos de Personal, excluido el Plan de Recursos Humanos, alcanzan los 1.122,2 millones de euros. El número de empleados a 31 de diciembre de 2002 era

de 31.422, es decir, 1.162 personas menos que en el mismo día de 2001, lo que se traduce en una reducción interanual del 3,1% en el número medio de trabajadores.

### Energía

El gasto por consumo total de energía por Renfe en el ejercicio 2002 (todos los tipos y usos) se elevó a 177,4 millones de euros, 175,4 millones de euros en 2001 (+1,1%).

Los gastos por energía de tracción (eléctrica y combustible diesel) han aumentado un 1,5% respecto al año anterior, y ascienden a 153,3 millones de euros.

El gasto en energía eléctrica para tracción ascendió durante 2002 a 126,6 millones de euros, un 4,3% más que en 2001, que equivalen a un consumo de 2.034 millones de kilowatios-hora, 0,6% menos que el año anterior. El precio medio del kilowatio-hora consumido por Renfe en 2002 creció un 5% respecto al año anterior. Los pagos realizados en concepto de combustible diesel para tracción se elevaron a 26,7 millones de euros durante el ejercicio, un 10,2% menos que el año anterior, y representan un consumo de 103,2 millones de litros (3,5% menos que en 2001). El precio medio del litro de gasoil para tracción consumido por Renfe en 2002 decreció un 6,9% respecto al año anterior.

El consumo de energía para usos distintos de tracción ha supuesto un gasto de 24,1 millones de euros en 2002, frente a los 24,3 millones que representaron en el ejercicio anterior, un 1% menos.

### Materiales y Servicios

(sin energía para usos distintos de tracción)  
Para el ejercicio 2002, esta partida alcanza los 755,5 millones de euros, lo que supone un incremento del 7,7% respecto al año anterior.

El incremento más significativo en porcentaje ha sido en servicios del exterior (8,7%), 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 crecido 1,5 millones de euros, un 1,5%.

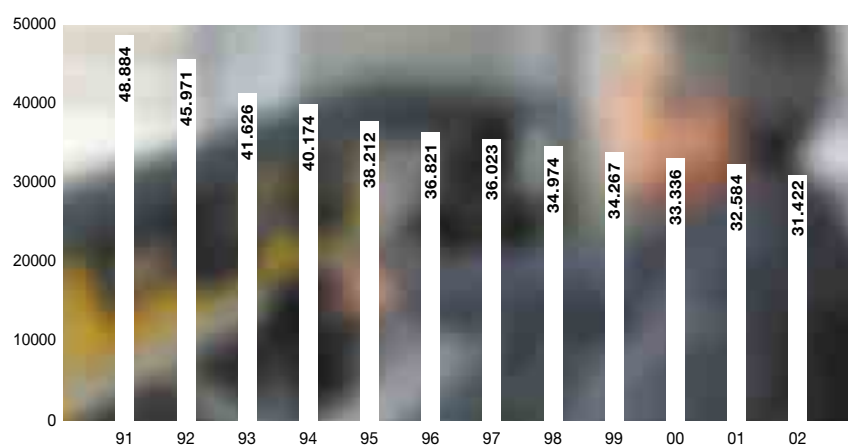
La dotación para insolvencias en Servicios del Exterior incluye 23,9 millones de euros del negocio de Telecomunicaciones Comerciales, que, incluido este hecho, presenta un resultado positivo de 18,2 millones de euros.

La variación de gasto en Servicios del Exterior respecto al ejercicio 2001 representa un 4,7%, una vez depurado el efecto de la dotación mencionada.

### Nivel Renfe: desglose del número medio de personas por organismos

	2 0 0 2	2 0 0 1	VARIACIÓN %	S / TOTAL RENFE %
U.N. de Cercanías	3.990	3.982	0,2	12,5
U.N. de Regionales	1.518	1.465	3,6	4,8
U.N. de Alta Velocidad	312	278	12,2	1,0
U.N. de Grandes Líneas	1.979	2.081	-4,9	6,2
U.N. de Cargas	3.867	4.078	-5,2	12,1
U.N. de Transporte Combinado	1.695	1.767	-4,1	5,3
U.N. de Tracción	32	37	-13,5	0,1
U.N. de Mantenimiento Integral de Trenes	4.387	4.636	-5,4	13,8
U.N. de Circulación	4.270	4.464	-4,3	13,4
U.N. de Mantenimiento de Infraestructura	5.158	5.367	-3,9	16,2
Proyectos y Coordinación de Inversiones	377	329	14,6	1,2
Telecomunicaciones Comerciales	10	6	66,7	0,0
U.N. de Estaciones	2.320	2.391	-3,0	7,3
U.N. de Patrimonio y Urbanismo	268	274	-2,2	0,8
U.N. de Servicios Informáticos	322	330	-2,4	1,0
Organismos Corporativos	1.355	1.383	-2,0	4,3
<b>Total</b>	<b>31.860</b>	<b>32.868</b>	<b>-3,1</b>	<b>100,0</b>

### Evolución del número de personas a 31 de diciembre de cada año (1991-2002)



### Gasto en energía

MILLONES DE EUROS	VARIACIÓN		
	2002	2001	% 02/01
<b>Energía para tracción</b>	<b>153,286</b>	<b>151,086</b>	<b>1,5</b>
Eléctrica	126,622	121,396	4,3
Diesel	26,663	29,689	-10,2
Usos distintos de tracción (EUDT)	24,087	24,325	-1,0
<b>Total</b>	<b>177,373</b>	<b>175,410</b>	<b>1,1</b>

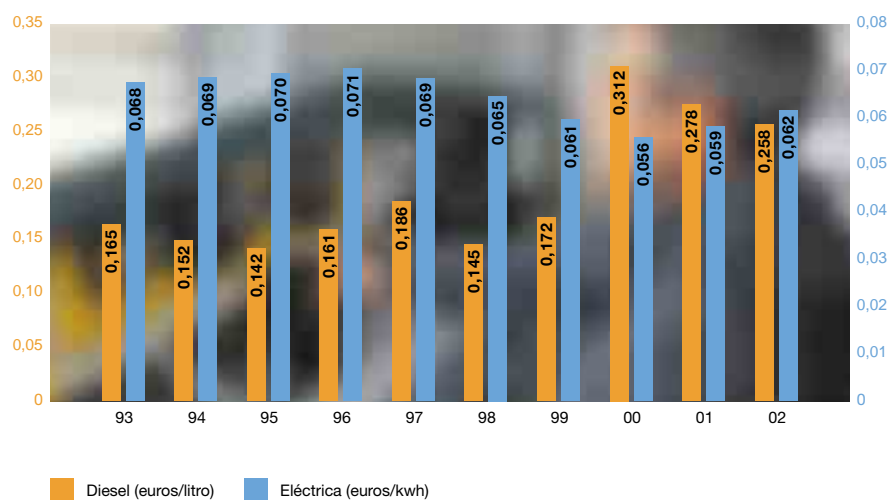
### Consumos de energía de tracción

	VARIACIÓN		
	2002	2001	% 02/01
Eléctrica (millones de kwh)	2.034	2.047	-0,6
Diesel (millones de litros)	103,2	106,9	-3,5

### Precios de la energía de tracción

	VARIACIÓN		
	2002	2001	% 02/01
Eléctrica (euros/kwh)	0,062	0,059	5,0
Diesel (euros/litro)	0,258	0,278	-6,9

### Energía y combustible de tracción: evolución de los precios

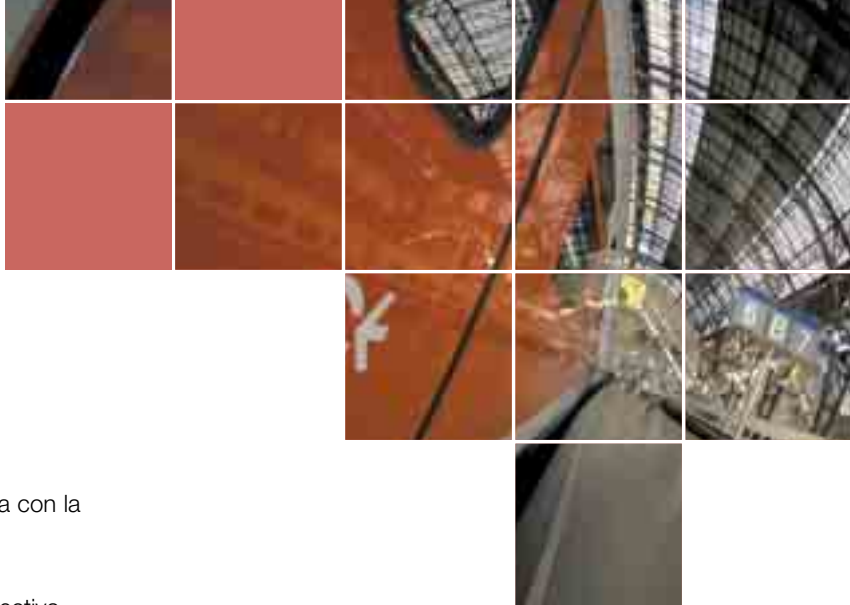


### Gastos de servicios del exterior año 2002: clasificación abc por grupos de gastos

(en millones de euros)

CONCEPTOS DE GASTO SERVICIOS DEL EXTERIOR	IMPORTE	% SOBRE TOTAL	% ACUMUL.
Reparación y conservación de material rodante	146,407	22,2	22,2
Gastos ligados al tráfico de viajeros	83,118	12,6	34,8
Reparación y mantenimiento edificios-estaciones	82,456	12,5	47,4
Reparación y conservación de instalaciones fijas	70,414	10,7	58,1
Remuneración e incentivo agencias de viaje	38,264	5,8	63,9
Dotación provisión insolvencias	29,676	4,5	68,4
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	26,626	4,0	72,4
Gastos ligados al tráfico de mercancías	21,086	3,2	75,6
Estudios y consultorias	14,525	2,2	77,8
Gastos de viaje del personal	11,645	1,8	79,6
Mantenimiento de ordenadores y equipos oficina	11,155	1,7	81,3
Alquiler camas	9,482	1,4	82,7
Reparación-conservación máquinas,gruas y m. aux.	8,645	1,3	84,0
Alquiler maquinaria, equipos y vehículos	8,336	1,3	85,3
Primas de seguros	8,204	1,2	86,6
Gastos jurídico-contenciosos	7,991	1,2	87,8
Mant. y cons. instal. y equipos varios	6,254	0,9	88,7
Material de oficina, impresos almacén	5,747	0,9	89,6
Alquiler de líneas telefónicas	4,971	0,8	90,3
Trabajos realizados por terceros	4,804	0,7	91,1
Cánones circulación y uso	4,726	0,7	91,8
Servicios bancarios	4,175	0,6	92,4
Comunicaciones teléfonos	3,532	0,5	93,0
Otros transportes y fletes	3,380	0,5	93,5
Suministro agua	2,953	0,4	93,9
Resto	39,929	6,1	100,0
<b>Total servicios del exterior</b>	<b>658,501</b>	<b>100,0</b>	





Se incluyen a continuación:

- Cuenta de Resultados Renfe 2002 comparada con la del año anterior.
- Cuentas de Resultados de acuerdo con la Directiva 2001/12/CE.

### Cuenta de resultados de Renfe: comparación del resultado del ejercicio 2002 con el año anterior

MILLONES DE EUROS		VARIACIÓN		
	2002	2001	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de Tráfico	1.325,683	1.268,881	56,802	4,5
Ingresos Comerciales	331,067	305,362	25,705	8,4
Telecomunicaciones	86,479	80,854	5,625	7,0
Beneficios venta inmovilizado	96,741	85,788	10,953	12,8
Mantenimiento Integral de Trenes	4,899	7,742	-2,843	-36,7
Gestión de Infraestructura	26,647	24,210	2,437	10,1
Otros alquileres y cánones	73,287	68,684	4,604	6,7
Otros ingresos	43,014	38,084	4,930	12,9
Convenios específicos con CC.AA.	23,822	22,298	1,525	6,8
<b>Total ingresos de Clientes</b>	<b>1.680,572</b>	<b>1.596,541</b>	<b>84,032</b>	<b>5,3</b>
Ingresos a distribuir	39,155	33,536	5,619	16,8
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	35,039	33,452	1,587	4,7
Tasa de seguridad transporte de viajeros	5,445		5,445	
Aportaciones del Estado para:	1.187,510	1.170,940	16,570	1,4
Administración de la Infraestructura	724,845	719,057	5,788	0,8
Cercanías	195,984	194,367	1,617	0,8
Regionales	51,302	48,297	3,005	6,2
Deuda del Estado y ajustes (Cl. 7.2 C-P)	215,379	209,218	6,160	2,9
Subvenciones devengadas Plan de RR.HH.	82,275	67,572	14,703	21,8
<b>Total ingresos</b>	<b>3.029,996</b>	<b>2.902,041</b>	<b>127,955</b>	<b>4,4</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	1.122,224	1.082,753	39,471	3,6
Plan de Recursos Humanos	82,275	67,572	14,703	21,8
Energía de tracción	153,286	151,088	2,197	1,5
Materiales y Servicios y energía UDT	779,630	725,957	53,674	7,4
Variación provisiones	-0,234	1,100	-1,334	-121,3
Amortizaciones	487,599	490,732	-3,133	-0,6
Valores residuales	16,044	6,443	9,601	149,0
Gastos financieros circulante	20,303	19,443	0,860	4,4
<b>Total Gastos Propios</b>	<b>2.661,127</b>	<b>2.545,088</b>	<b>116,039</b>	<b>4,6</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>368,870</b>	<b>356,953</b>	<b>11,916</b>	<b>3,3</b>
Total intereses financieros (Deuda Estado y Estructurales)	336,780	402,846	-66,066	-16,4
Efecto prorrateo de I.V.A.	60,882	61,339	-0,457	-0,7
<b>Total gastos</b>	<b>3.058,789</b>	<b>3.009,274</b>	<b>49,515</b>	<b>1,6</b>
<b>Resultado antes de extraordinarios</b>	<b>-28,792</b>	<b>-107,233</b>	<b>78,440</b>	<b>73,1</b>
Resultados extraordinarios	0,413	-28,350	28,763	101,5
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-28,379</b>	<b>-135,582</b>	<b>107,203</b>	<b>79,1</b>
<b>Impuesto de sociedades</b>	<b>2,163</b>	<b>1,941</b>	<b>0,222</b>	<b>11,4</b>
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>-26,216</b>	<b>-133,641</b>	<b>107,425</b>	<b>80,4</b>
Compensación de pérdidas	157,964	178,404		
<b>Resultado de gestión</b>	<b>131,747</b>	<b>44,763</b>		

**Resultados antes de aportaciones del estado y compensación de pérdidas (Estructura directiva 2001/12/ce y contrato programa 1999-2000): convenio de infraestructura**  
(en millones de euros)

	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2		V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de Tráfico				
Otros Ingresos Comerciales	27,963	24,210	3,752	15,5
Convenios Específicos con CC.AA.	2,847	3,366	-0,519	-15,4
Trabajos para el Inmovilizado	10,968	12,854	-1,886	-14,7
Aplicación subvenciones en capital	35,081	30,177	4,904	16,3
Tasa de Seguridad				
<b>INGRESOS PROPIOS</b>	<b>76,859</b>	<b>70,607</b>	<b>6,252</b>	<b>8,9</b>
Ingresos por Transferencias	18,452	18,891	-0,439	-2,3
<b>Total ingresos</b>	<b>95,310</b>	<b>89,498</b>	<b>5,812</b>	<b>6,5</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	311,948	303,175	8,773	2,9
Plan de Recursos Humanos (ERE)				
Energía de Tracción				
Materiales y Servicios	139,914	135,240	4,674	3,5
Variación de provisiones para Reparaciones				
Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado	224,337	223,252	1,085	0,5
Intereses del Circulante	2,588	2,536	0,052	2,0
<b>GASTOS PROPIOS</b>	<b>678,786</b>	<b>664,203</b>	<b>14,584</b>	<b>2,2</b>
Gastos por Transferencias	28,852	25,068	3,784	15,1
<b>Total de gastos</b>	<b>707,639</b>	<b>689,271</b>	<b>18,368</b>	<b>2,7</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>-612,329</b>	<b>-599,773</b>	<b>-12,556</b>	<b>-2,1</b>
Intereses estructurales	89,581	84,955	4,626	5,4
Intereses Deuda Estado				
Gastos Comunes Distribuidos	31,073	33,036	-1,963	-5,9
Ajuste de Comunes				
Efecto Prorrata I.V.A.				
<b>Resultado (antes de extraordinarios)</b>	<b>-732,983</b>	<b>-717,763</b>	<b>-15,219</b>	<b>-2,1</b>
Resultados extraordinarios	6,421	4,760	1,661	34,9
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-726,562</b>	<b>-713,003</b>	<b>-13,558</b>	<b>-1,9</b>
Impuesto de sociedades				
<b>Resultado</b>	<b>-726,562</b>	<b>-713,003</b>	<b>-13,558</b>	<b>-1,9</b>



**Resultados antes de aportaciones del estado y compensación de pérdidas (Estructura directiva 2001/12/ce y contrato programa 1999-2000): servicios de transporte y otras actividades**  
(en millones de euros)

C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2			V A R I A C I Ó N	
	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .	%
Ingresos				
Ingresos de Tráfico	1.325,683	1.268,881	56,803	4,5
Otros Ingresos Comerciales	282,221	256,766	25,455	9,9
Convenios Específicos con CC.AA.	20,975	18,932	2,043	10,8
Trabajos para el Inmovilizado	16,884	17,650	-0,766	-4,3
Aplicación subvenciones en capital	4,015	3,306	0,709	21,5
Tasa de Seguridad				
INGRESOS PROPIOS	1.649,779	1.565,534	84,244	5,4
Ingresos por Transferencias	343,925	347,258	-3,333	-1,0
Total ingresos	1.993,703	1.912,792	80,911	4,2
Gastos				
Personal	732,649	694,770	37,879	5,5
Plan de Recursos Humanos (ERE)				
Energía de Tracción	10,119	9,766	0,352	3,6
Materiales y Servicios	521,817	483,598	38,218	7,9
Variación de provisiones para Reparaciones	-0,234	1,100	-1,334	
Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado	273,207	268,664	4,543	1,7
Intereses del Circulante	14,676	14,328	0,348	2,4
GASTOS PROPIOS	1.552,233	1.472,227	80,006	5,4
Gastos por Transferencias	527,617	535,092	-7,475	-1,4
Total de gastos	2.079,850	2.007,319	72,531	3,6
Margen de contribución				
Intereses estructurales	107,670	107,232	0,438	0,4
Intereses Deuda Estado				
Gastos Comunes Distribuidos	86,238	92,016	-5,778	-6,3
Ajuste de Comunes				
Efecto Prorrata I.V.A.				
Resultado (antes de extraordinarios)	-280,055	-293,775	13,720	4,7
Resultados extraordinarios	-7,275	-28,680	21,405	74,6
Resultado antes de impuestos	-287,330	-322,455	35,126	10,9
Impuesto de sociedades				
Resultado	-287,330	-322,455	35,126	10,9



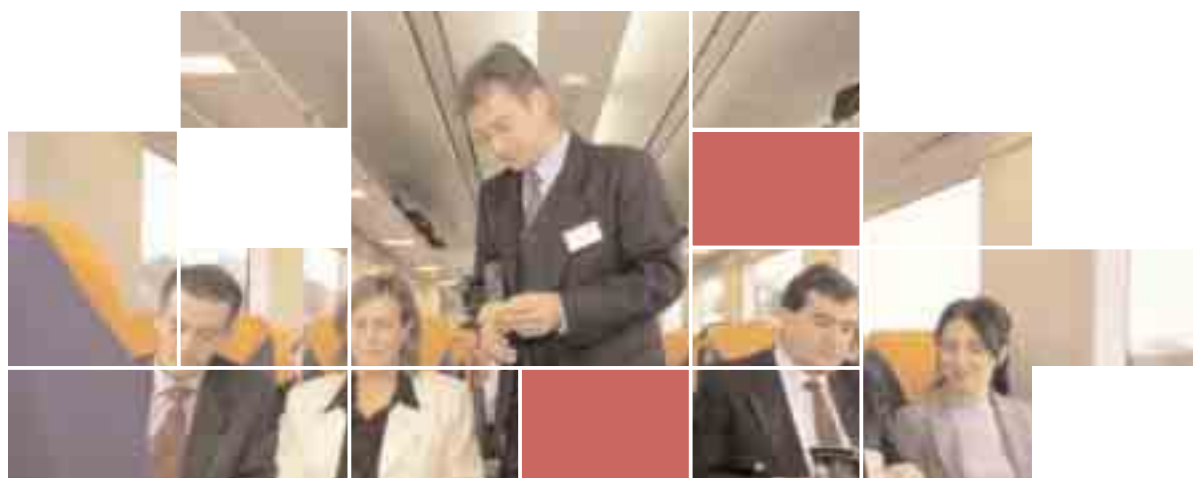
**Resultados antes de aportaciones del estado y compensación de pérdidas (Estructura directiva 2001/12/ce y contrato programa 1999-2000): Título IX deuda estado, ajuste intereses, extraordinarios y cláusula 13.3**  
(en millones de euros)

	V A R I A C I Ó N			
	C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2	2 0 0 2	2 0 0 1	A B S .   %
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de Tráfico				
Otros Ingresos Comerciales				
Convenios Específicos con CC.AA.				
Trabajos para el Inmovilizado				
Aplicación subvenciones en capital				
Tasa de Seguridad				
<b>INGRESOS PROPIOS</b>				
Ingresos por Transferencias				
<b>Total ingresos</b>				
<b>Gastos</b>				
Personal				
Plan de Recursos Humanos (ERE)		82,275	67,572	14,703   21,8
Energía de Tracción				
Materiales y Servicios				
Variación de provisiones para Reparaciones				
Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado				
Intereses del Circulante				
<b>GASTOS PROPIOS</b>				
Gastos por Transferencias				
<b>Total de gastos</b>				
<b>Margen de contribución</b>				
Intereses estructurales				
Intereses Deuda Estado		139,808	209,724	-69,916   -33,3
Gastos Comunes Distribuidos				
Ajuste de Comunes		0,000	-0,000	0,000
Efecto Prorrata I.V.A.		-60,882	-61,339	0,457   0,7
<b>Resultado (antes de extraordinarios)</b>		<b>-282,965</b>	<b>-338,635</b>	<b>55,670   16,4</b>
Resultados extraordinarios				
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>-282,965</b>	<b>-338,635</b>	<b>55,670   16,4</b>
Impuesto de sociedades		2,163	1,941	0,222   11,4
<b>Resultado</b>		<b>-280,802</b>	<b>-336,694</b>	<b>55,892   16,6</b>



**Resultados antes de aportaciones del estado y compensación de pérdidas (Estructura directiva 2001/12/ce y contrato programa 1999-2000): tasa de seguridad**  
(en millones de euros)

C I E R R E   A Ñ O   2 0 0 2			2 0 0 2	2 0 0 1	V A R I A C I Ó N	A B S .	%
Ingresos							
Ingresos de Tráfico							
Otros Ingresos Comerciales							
Convenios Específicos con CC.AA.							
Trabajos para el Inmovilizado							
Aplicación subvenciones en capital							
Tasa de Seguridad							
				5,445		5,445	
INGRESOS PROPIOS				5,445		5,445	
Ingresos por Transferencias							
Total ingresos				5,445		5,445	
Gastos							
Personal							
Plan de Recursos Humanos (ERE)							
Energía de Tracción							
Materiales y Servicios							
				6,747		6,747	
Variación de provisiones para Reparaciones							
Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado							
Intereses del Circulante							
GASTOS PROPIOS				6,747		6,747	
Gastos por Transferencias							
Total de gastos				6,747		6,747	
Margen de contribución				-1,302		-1,302	
Intereses estructurales							
Intereses Deuda Estado							
Gastos Comunes Distribuidos							
Ajuste de Comunes							
Efecto Prorrata I.V.A.							
Resultado (antes de extraordinarios)				-1,302		-1,302	
Resultados extraordinarios							
Resultado antes de impuestos				-1,302		-1,302	
Impuesto de sociedades							
Resultado				-1,302		-1,302	



La mejora de la productividad sigue siendo un objetivo de la empresa, y en 2002 se incrementan las ventas por empleado un 8,6%. Desde 1993 el incremento medio anual se sitúa en el 10,1%.

Si se analiza la productividad técnica utilizando la ratio unidades de tráfico (vkm. + tkm.) por empleado, la mejora respecto a 2001 ha sido del 3,8%. El incremento medio anual en los últimos nueve años se sitúa en el 6,6%.

#### Indicadores de productividad: mejoras económicas en el periodo 1993/2002

	1993	2001	2002	% INCREMENTO 2001/2002	% INCREMENTO MEDIO ANUAL
Ventas por empleado (millones de euros)	0,022	0,049	0,053	8,6	10,1
% Ingresos Comerciales /Coste personal	88,2	147,5	149,8	1,6	6,1
Productividad (miles de UT( 1 ) / empleado)	548	941	977	3,8	6,6

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

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 UUNN Operadoras comparados con el ejercicio de 2001. Por otra parte, se incluyen los índices de calidad percibida y puntualidad.

Del análisis de los mismos se concluye que Renfe continúa 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.

#### Actividad nivel Renfe

		2002	2001	VARIACIÓN %
<b>Transporte</b>				
Viajeros	(Miles)	485.454	466.831	4,0
Viajeros kilómetro (VK)	(Millones)	19.480	19.191	1,5
Plazas Kilómetro Ofertadas (PKO)	(Millones)	41.370	40.824	1,3
Toneladas	(Miles)	26.359	25.641	2,8
Toneladas kilómetro (TK)	(Millones)	11.660	11.749	-0,8
<b>Producción</b>				
Kilómetros tren	(Miles)	172.716	171.818	0,5
Horas de Conducción	(Miles)	2.801	3.010	-6,9
Toneladas kilómetro brutas (TKB) Totales	(Millones)	62.458	62.694	-0,4
TKB Tracción Diesel	(Millones)	9.060	9.667	-6,3
TKB Tracción Eléctrica	(Millones)	53.398	53.027	0,7
Minutos de maniobra	(Miles)	20.675	37.278	-44,5
<b>Índices</b>				
(VK+TK) / TKB		0,499	0,494	1,0
% VK / PKO		47,09	47,01	0,2
Minutos maniobra / Horas Conducción		7,4	12,4	-40,4



### Actividad de transporte de los operadores de Renfe en 2002 comparada con el año anterior: comercial

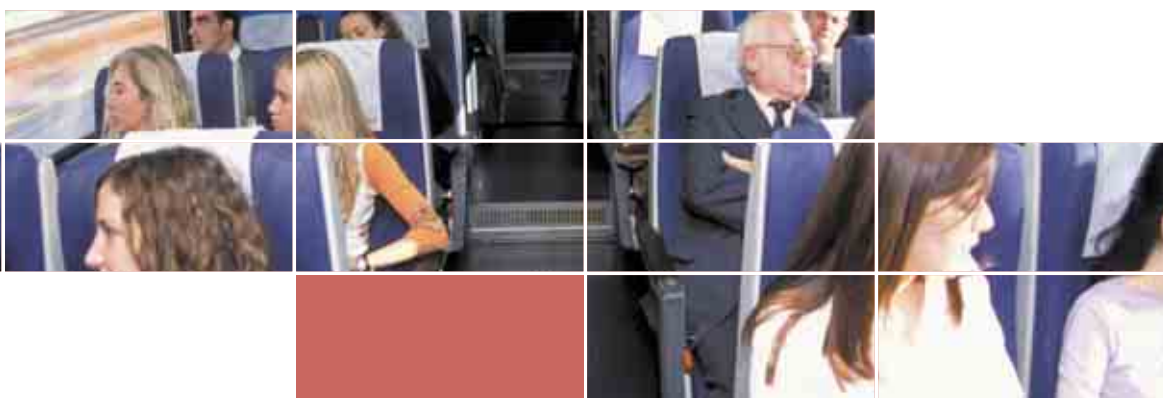
VIAJEROS (MILES)	2002	2001	VARIACIÓN
			%
<b>Operadores de viajeros</b>			
Cercanías	439.606	420.988	4,4
Regionales	26.320	26.234	0,3
Alta Velocidad	6.231	6.008	3,7
Grandes Líneas	13.297	13.601	-2,2
<b>Total viajeros</b>	<b>485.454</b>	<b>466.831</b>	<b>4,0</b>

TONELADAS (MILES)	2002	2001	VARIACIÓN
			%
<b>Operadores de mercancías</b>			
Cargas	18.824	18.102	4,0
Transporte Combinado	7.535	7.539	-0,1
<b>Total mercancías</b>	<b>26.359</b>	<b>25.641</b>	<b>2,8</b>

VIAJEROS KILÓMETRO (MILLONES)	2002	2001	VARIACIÓN
			%
<b>Operadores de viajeros</b>			
Cercanías	7.775	7.556	2,9
Regionales	2.575	2.572	0,1
Alta Velocidad	2.181	2.077	5,0
Grandes Líneas	6.949	6.986	-0,5
<b>Total viajeros</b>	<b>19.480</b>	<b>19.191</b>	<b>1,5</b>

TONELADAS KILÓMETRO (MILLONES)	2002	2001	VARIACIÓN
			%
<b>Operadores de mercancías</b>			
Cargas	7.369	7.397	-0,4
Transporte Combinado	4.291	4.352	-1,4
<b>Total mercancías</b>	<b>11.660</b>	<b>11.749</b>	<b>-0,8</b>

<b>TOTAL unidades de tráfico</b>	<b>31.140</b>	<b>30.940</b>	<b>0,6</b>
----------------------------------	---------------	---------------	------------







#### Actividad de transporte de los operadores de Renfe en 2002 comparada con el año anterior: producción

KILÓMETROS TREN (MILES)	2002	2001	VARIACIÓN %
<b>Operadores</b>			
Cercanías	54.515	53.528	1,8
Regionales	32.462	31.938	1,6
Alta Velocidad	10.274	10.174	1,0
Grandes Líneas	36.835	37.264	-1,2
<b>Total viajeros</b>	<b>134.085</b>	<b>132.905</b>	<b>0,9</b>
Cargas	24.585	24.975	-1,6
Transporte Combinado	14.045	13.938	0,8
<b>Total mercancías</b>	<b>38.630</b>	<b>38.913</b>	<b>-0,7</b>

<b>TOTAL Operadores</b>	<b>172.716</b>	<b>171.818</b>	<b>0,5</b>
-------------------------	----------------	----------------	------------

TONELADAS KILÓMETRO BRUTAS (MILLONES)	2002	2001	VARIACIÓN %
<b>Operadores</b>			
Cercanías	12.507	12.140	3,0
Regionales	4.800	4.882	-1,7
Alta Velocidad	3.670	3.631	1,1
Grandes Líneas	10.749	11.000	-2,3
<b>Total viajeros</b>	<b>31.726</b>	<b>31.653</b>	<b>0,2</b>
Cargas	20.087	20.386	-1,5
Transporte Combinado	10.646	10.654	-0,1
<b>Total mercancías</b>	<b>30.733</b>	<b>31.040</b>	<b>-1,0</b>

<b>TOTAL Operadores</b>	<b>62.458</b>	<b>62.694</b>	<b>-0,4</b>
-------------------------	---------------	---------------	-------------

## Indicadores de Calidad de RENFE en 2002

### CALIDAD PERCIBIDA



### PUNTUALIDAD



## 6.3. Balance de situación

El Balance de Renfe ha aumentado un 1,97% en relación con el volumen de 2001, y alcanza el importe de 11.053 millones de euros.

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

A C T I V O	2 0 0 2	2 0 0 1
Inmovilizado	60,3	60,4
Cta. Estado	35,7	35,6
Circulante	4,0	4,0
	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

P A S I V O	2 0 0 2	2 0 0 1
Fondos Propios	24,0	23,7
Provisiones e ingresos a distribuir	6,0	5,7
Endeudamiento Financiero	61,0	61,5
Otros pasivos a corto plazo	9,0	9,1
	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Los hechos más importantes ocurridos durante 2002 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 128 millones de euros.

- La cuenta a cobrar del Estado aumenta en 73 millones de euros, como consecuencia del pago de las diferencias de cambio vencidas en 2002 y los pagos del E.R.E. por encima de los 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 86 millones de euros, como consecuencia de la mejora del superávit de gestión frente al ejercicio 2001.

- En el grupo de cuentas de exigible se observa un aumento del exigible a Largo Plazo de 121 millones de euros por renovación de préstamos vencidos.



### Balance de situación al 31 de diciembre de 2002 comparado con el 31-12-01

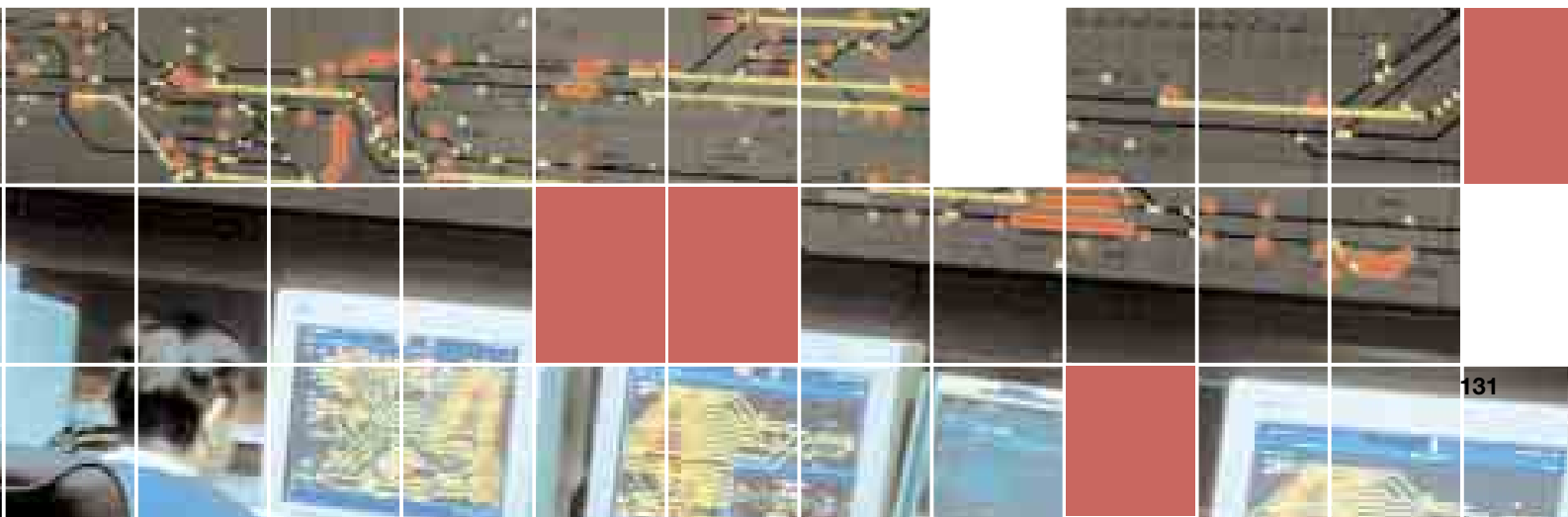
(en miles de euros)

A C T I V O		3 1 / 1 2 / 0 2	3 1 / 1 2 / 0 1
101	Gastos de establecimiento	1.693	0
101	Inmovilizado inmaterial neto	6.308	5.337
102	Inmovilizado material bruto	13.126.995	12.828.465
103	Amortización acum.inm.mate.	-7.524.708	-7.268.362
104	Inmovilizado en curso	904.476	856.887
105	Inmovilizado financiero	140.975	125.936
106	Deudores a largo plazo	85.713	65.601
10	Total inmovilizado	6.741.452	6.613.864
110	Intereses no devengados	6	194
111	Otros gastos a distribuir	17.012	19.297
11	Gastos a distr. en varios ejerc.	17.018	19.491
121	Situaciones transít. financ.	2.945.520	2.945.520
122	Subvenciones a la explotación	146.968	146.968
123	Subv plan recursos humanos	277.057	204.224
124	Cuenta de transporte	19.049	22.686
125	Otras cuentas a cobrar	464.577	442.345
12	Estado y organismos oficiales L/P	3.853.171	3.761.743
130	Existencias	71.902	61.444
1313	Subv. plan recursos humanos	9.442	30.051
1314	Cuenta de transporte a C/P	29.377	24.724
1315	Convenios con CC.AA. y otras prest. serv.	47.010	39.432
1316	Otras cuentas a cobrar	10.137	20.732
131	Estado y org. oficiales C/P	95.966	114.939
1320	Clientes y deudores	148.947	139.830
1322	Realizable pdte. liquidac.	23.733	22.000
1323	Previsiones ingresos ptes.	64.380	54.047
1324	Intereses de operaciones SWAP	18.770	33.044
132	Total deudores a C/P	255.830	248.921
134	Tesorería	9.021	6.854
1350	Intereses no devengados	2.443	6.328
1351	Otras cuentas transitorias	5.794	5.541
135	Ajustes por periodificación	8.237	11.869
13	Activo circulante	440.956	444.027
<b>Total activo</b>		<b>11.052.597</b>	<b>10.839.125</b>

**Balance de situación al 31 de diciembre de 2002 comparado con el 31-12-01**

(en miles de euros)

P A S I V O		3 1 / 1 2 / 0 2	3 1 / 1 2 / 0 1
200	Capital	3.464.288	3.465.799
201	Reservas	3.794	3.794
203	Resultado del ejercicio	-26.217	-133.641
204	Resultados pendientes de aplicación	-2.228.845	-2.079.921
205	Aportaciones compensación pérdidas	2.446.817	2.318.332
206	Aportaciones comp. pérdidas anter. a 1994	74.757	74.757
207	Saneamiento adapt. principios	-1.081.945	-1.081.945
20	Fondos propios	2.652.649	2.567.175
210	Fondos FEDER	497.874	469.441
211	Otros ingres. a distr.var.ejer.	119.109	99.446
21	Ingresos a distr. varios ejerc.	616.983	568.887
220	Prov. grandes reparaciones	13.644	13.762
221	Prov. oblig. person.	36.033	34.472
22	Provisión riesgos y gastos	49.677	48.234
230	Obligaciones y bonos	552.931	552.931
231	Pagares de empresa	160	4.690
232	Deudas entidades de crédito	5.236.418	5.111.053
234	Proveedores inm. L/P	7.339	7.339
235	Otras deudas a largo plazo	61.097	60.686
23	Exigible a largo plazo	5.857.945	5.736.699
240	Hacienda Pública	27.320	26.799
242	Seguridad Social	22.755	22.889
24	Estado y Org. Oficiales	50.075	49.688
250	Obligaciones	0	48.081
251	Pagarés de empresa	394.150	438.745
252	Deudas entidades de crédito	562.925	513.476
254	Intereses a pagar a C/P	127.113	152.292
255	Intereses de operaciones SWAP	18.793	23.282
256	Proveedores	349.883	317.729
257	Comp. y serv. pendientes	304.314	294.210
258	Provisión personal C/P	12.128	18.782
259	Otras deudas	45.646	53.144
25	Exigible a corto plazo	1.814.952	1.859.741
260	Ingresos anticipados	10.074	8.701
261	Cuentas transitorias	242	0
26	Ajustes por periodificación	10.316	8.701
<b>Total pasivo</b>		<b>11.052.597</b>	<b>10.839.125</b>



## 6.4. Gestión financiera en 2002.

### Evolución del endeudamiento y sus orígenes.

#### Necesidad de financiación

Las necesidades de caja durante el año 2002 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 3.207 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 11 millones de euros.
- b) Necesidad de atender los vencimientos normales de la deuda, que ha supuesto un desembolso de 1.071 millones de euros.

Para cubrir los importes anteriores, Renfe apeló a los mercados monetarios, utilizando como instrumentos de financiación las pólizas de tesorería (38 millones de euros), así como la emisión de 394 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 3,52% y el 3,08%.

En cuanto al mercado de capitales a largo plazo, Renfe acudió a dicho mercado para obtener 650 millones de euros. En el cuadro adjunto se indican las operaciones cerradas.

#### Operaciones a largo plazo en 2002

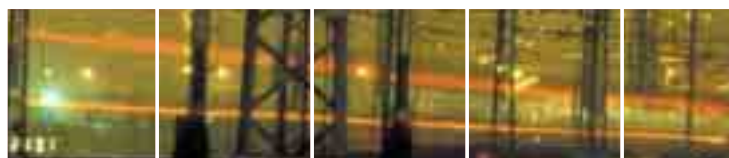
(en millones de euros)

ENTIDAD	IMPORTE	INTERÉS	VENCIMIENTO
BBVA	300	Euribor + 0,0625%	2012
ICO-BBVA-DEPFA	350	Euribor + 0,075 %	2012
<b>Total operaciones L/P</b>	<b>650</b>		

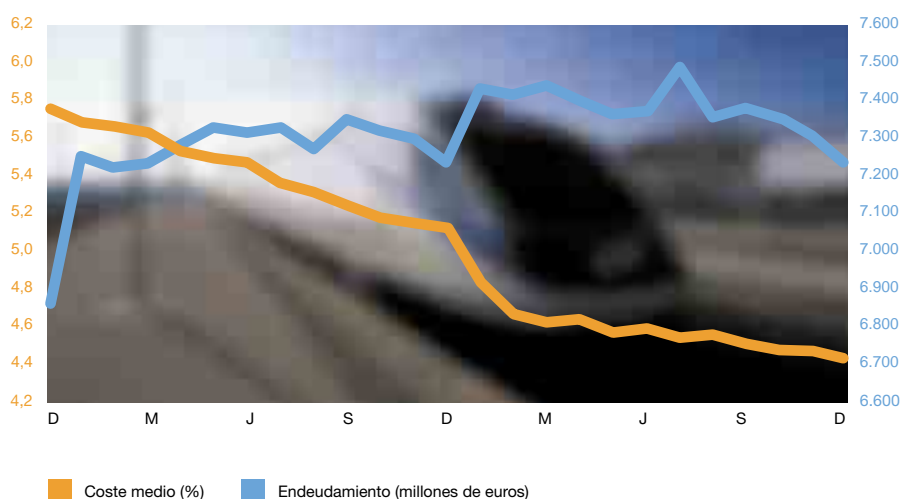
#### Endeudamiento

La estructura del endeudamiento financiero de Renfe es la siguiente:

MILLONES DE EUROS	2002	%	2001	%	DIFERENCIA
Deuda en divisas	1.256,2	17,5	1.437,1	19,9	- 180,9
Deuda en euros					
Obligaciones	552,9	7,6	601,0	8,8	- 48,1
Préstamos a L/P	4.992,8	69,9	4.729,9	59,8	+262,9
Pagarés a L/P	0,2	--	4,8	0,4	- 4,6
Pagarés a C/P	394,1	5,4	438,7	5,6	- 44,6
Pólizas de Crédito	38,3	0,5	21,3	1,3	+ 17,0
<b>Total a cambios de 31.12</b>	<b>7.234,5</b>	<b>100,0</b>	<b>7.232,8</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 1,7</b>
Diferencia de cambio	- 488,0		- 563,9		+ 75,9
Intereses no dev. Pagarés	- 2,4		- 6,6		+ 4,2
<b>Endeudamiento corregido</b>	<b>6.744,1</b>		<b>6.662,3</b>		<b>+ 81,8</b>



### Endeudamiento financiero total y coste medio



Durante el año 2002 se ha mantenido prácticamente constante el endeudamiento financiero.

### Costes financieros

Por lo que se refiere a los costes financieros, a continuación se presentan dichos costes comparados con los correspondientes a 2001.

MILLONES DE EUROS	2002	2001
Deuda a L/P	333,5	387,7
Pagarés de Empresa	19,2	26,9
Pólizas de Crédito	2,8	2,4
Otros gastos financieros	1,6	5,3
<b>Total</b>	<b>357,1</b>	<b>422,3</b>

La disminución de costes financieros ha sido de 65,2 millones de euros con mantenimiento del endeudamiento a 31-12-02, y una disminución relativa del 15,4%.







## 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 EUROS	2002	2001
Ingresos en Bancos procedentes de estaciones	562,7	525,7
Recibos de cobro por ventas a crédito	540,7	506,4
Ventas con tarjetas de crédito externas	214,4	191,3
Pagos netos de nóminas	738,4	682,3
Pagos a proveedores	1.876,5	1.514,3
Pagos de impuestos y Seguridad Social	478,1	475,4

La función de Tesorería ha supuesto, durante 2002, los siguientes ingresos y gastos en miles de euros.

MILES DE EUROS	2002	2001
<b>Ingresos</b>		
Inversiones financieras temporales	86,5	81,4
Intereses cargados a clientes	2.609,2	2.677,7
Ingresos por negociación bancaria	875,6	559,6
<b>Total</b>	<b>3.571,3</b>	<b>3.318,7</b>
<b>Gastos por Comisiones</b>		
Tarjetas de crédito	3.871,2	3.445,8
Avaes	92,0	80,0
Nóminas	21,7	24,7
Recibos	28,4	26,6
Transferencias	8,0	13,9
Recaudación estaciones	10,2	7,6
Otros	64,3	40,5
<b>Total</b>	<b>4.095,8</b>	<b>3.639,1</b>

## Evolución del endeudamiento y sus orígenes al 31-12-2002

M I L E S D E E U R O S		
Resultado del ejercicio	26.217	
Aportación compensación de perdidas	-157.964	
Aplicación superavit ejercicio 2001	44.762	
Amortizaciones	-487.599	
<b>Fondos generados (resultado+amortizaciones)</b>		<b>-574.584</b>
Subvenciones del ejercicio devengadas	1.345.474	
Subvenciones del ejercicio cobradas	-1.345.474	
<b>Aumento del endeudamiento por subvenciones</b>		<b>0</b>
Inversión neta en el inmovilizado	594.707	
Fondos FEDER cobrados	-62.550	
<b>Aumento endeudamiento para financiar inversiones</b>		<b>532.157</b>
Subvenciones cobradas	-30.051	
Pagos obligaciones con el personal	89.910	
<b>Aumento endeudamiento por el plan de recursos humanos</b>		<b>59.859</b>
Subvención devengada (diferencias cambio realizadas)	66.994	
Subvenciones cobradas	-44.762	
<b>Aumento endeudamiento subvenciones diferencias de cambio realizadas</b>		<b>22.232</b>
<b>Disminución del endeudamiento diferencias de cambio no realizadas</b>		<b>-10.099</b>
<b>Otras variaciones</b>		<b>-27.854</b>
<b>Variación neta del endeudamiento</b>		<b>1.711</b>





*Usted proyecta ya  
sus vacaciones*

USTED DESEA UN VERANEO AGRADABLE  
Y UN VIAJE COMODO Y SEGURO

**SIN PROPONERSELO...  
USTED PIENSA EN EL TREN**

**PORQUE...**

además de ofrecerle todas las garantías a usted y su familia, le permite reservar sus plazas a la ida y  
**AL REGRESO** en la fecha elegida.

**CON EL SERVICIO DE CONTRA - RESERVAS,**  
que puede solicitar en las Oficinas de Viajes de la RENFE

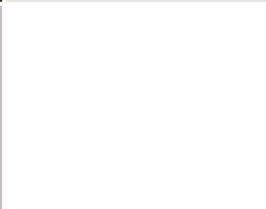
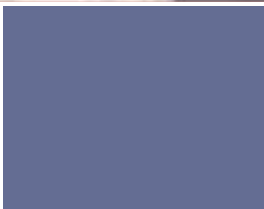
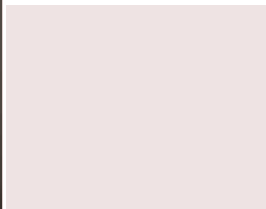
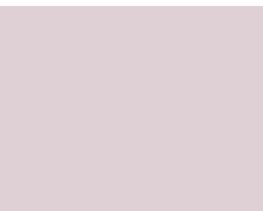
**Un verano agradable... en tren**

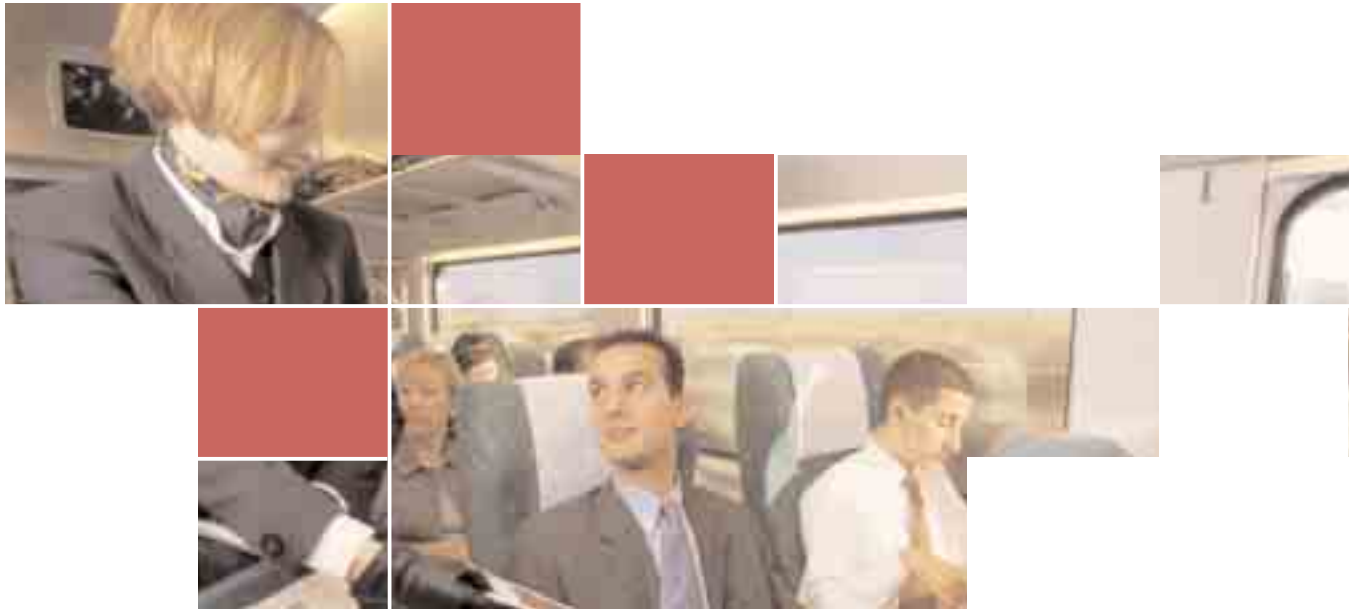


RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

# 7

## Desarrollo del capital intelectual





## 7.1. | Gestión de personal

### 7.1.1. Recursos Humanos

En este ámbito, se orientó la estrategia durante el ejercicio 2002, a impulsar el posicionamiento de los distintos estamentos de la empresa ante el nuevo escenario de liberalización del ferrocarril en España, cuya tramitación parlamentaria fue anunciada por el Ministerio de Fomento y se está desarrollando en 2003.

#### Acuerdos laborales

A lo largo del año se ha desarrollado la negociación del XIV Convenio Colectivo en las distintas mesas de trabajo constituidas con la representación sindical. También en el ámbito laboral, el 29 de noviembre se firmó el Acuerdo de Superación de la Moratoria de 9 de marzo de 1993, que permite la aplicación, en todo su alcance y de manera consensuada, del Reglamento General de Circulación, ampliándolo al personal susceptible de realizar tareas auxiliares de la circulación.

El 25 de julio, se firmó con los Sindicatos el Acuerdo sobre la Norma Reguladora del Colectivo de Intervención en Ruta de la UN de Grandes Líneas, en el que se recogen las funciones, jornada y sistema retributivo del personal de esa categoría.

#### ERE: 1052 adhesiones

Finalmente, y por lo que respecta al expediente de regulación de empleo –ERE–, aprobado para el período

2001-02, durante el último ejercicio ha supuesto la extinción de los contratos de trabajo de 1052 trabajadores, de los cuales 901 se adhirieron a la modalidad de prejubilación y 151 a la de baja incentivada. En el bienio, las cifras totales fueron de 1.619 prejubilaciones y 252 bajas incentivadas.

El programa se pudo realizar por los incrementos de productividad generados a través de determinados proyectos implantados a lo largo del año: incremento en el grado de aplicación del proyecto de Maquinista Único; intervención de Cercanías y aplicación de funciones a determinadas categorías profesionales (Interventores de Grandes Líneas y Ayudantes Ferroviarios).

### 7.1.2. Personal Directivo y Técnico

A lo largo de 2002 el colectivo de Personal de Estructura ha experimentado un ligero descenso, al pasar de 2.265 personas en diciembre de 2001, a 2.218 en el mismo mes del pasado año. Además, y teniendo en cuenta las bajas producidas el 1 de enero de 2003, motivadas por la finalización del Expediente de Regulación de Empleo (E.R.E.), las existencias de este colectivo se sitúan, en el primer día del año 2003, en 2.179 personas.

El Expediente de Regulación de Empleo 2001-2002 ha representado, entre el Personal de Estructura, un total de 214 prejubilaciones y 14 bajas incentivadas,



a las que habría que añadir 10 suspensiones temporales de la relación laboral (Circular 7/94).

Además, y como se viene realizando desde 2001, a través de concursos se ha ofertado un importante número de puestos Técnicos, haciendo extensiva dicha convocatoria a Mandos Intermedios y Cuadros, abriéndose, de esta forma, unas razonables expectativas de promoción para este colectivo.

#### **Contratación y acciones retributivas:**

En el capítulo de contratación externa, y como consecuencia de las Ofertas Públicas de Empleo del año 2001, se han incorporado 53 personas a la Estructura de Apoyo en el año 2002. En tal sentido se desarrollaron tres convocatorias de ingreso en Renfe de Titulados Superiores, previa autorización por el Ministerio de Administraciones Públicas de las pertinentes plazas.

A estos nuevos trabajadores se les ha impartido un plan básico de formación ferroviaria y han sido objeto de un plan de acogida de carácter institucional. Asimismo está previsto realizar un plan de seguimiento individual, tanto en el período de prueba como en una fase posterior, principalmente en las áreas formativas y de desarrollo profesional.

Dentro del proceso de adecuación al nuevo modelo ferroviario, en septiembre de 2002 se adquirió el compromiso de que antes de finalizar el primer trimestre de 2003, todas las estructuras organizativas de las Unidades de Negocio deberían pasar para su análisis por el Comité de Dirección. La reducción del número de puestos de Estructura representa un objetivo prioritario para la aprobación de las nuevas estructuras.

## **7.2. Dirección por Objetivos**

### **Aplicaciones de gestión**

Por lo que se refiere al desarrollo e implantación de aplicaciones de gestión, la aplicación informática para la Gestión de Objetivos (GO) continuó su expansión, confirmándose como un instrumento valioso para gestionar la información de los objetivos individuales. En este ejercicio, GO se ha utilizado para gestionar los objetivos de la totalidad del personal de estructura y del 96 por ciento de los Mandos Intermedios (3.666 personas). De acuerdo con este elevado nivel de utilización, se ha desarrollado una nueva ayuda GO on-line, que permite una navegación más amigable por sus menús.

En el primer trimestre de 2002 se establecieron los Objetivos y Acciones Estratégicas de Renfe, sus Unidades de Negocio y Órganos Corporativos, bajo el esquema del Sistema DPO&AE, el cual contempla, además de objetivos económicos, indicadores del cumplimiento de la 'proposición de valor al cliente' específica de cada negocio, y de la gestión de los procesos clave coherentes con la misma, así como el desarrollo de los sistemas, las competencias y las tecnologías necesarias para el cumplimiento de los demás objetivos.

En la línea de apoyo a los Directores Gerentes en la gestión estratégica de sus negocios, tal como estaba previsto, se continuó con los proyectos de desarrollo del Cuadro de Mando Integral (CMI) de las Unidades de Negocio, habiéndose completado los CMI de Circulación y de Regionales, y encontrándose en fase de refinamiento el mapa estratégico de Alta Velocidad.

En esta misma línea, se ha realizado una evaluación técnica de las principales aplicaciones informáticas existentes en el mercado que dan soporte al Cuadro de Mando Integral, las cuales facilitan el seguimiento en tiempo real de los objetivos estratégicos y sus indicadores, así como el diseño y visualización de los mapas estratégicos.

Como elemento fundamental del apoyo a la gestión de los negocios se han realizado unas jornadas de alto nivel sobre implantación de la estrategia, dirigidas a los Comités de Dirección de aquellas Unidades de Negocio en que se están implantando proyectos de CMI. Asimismo, se realizaron jornadas sobre Gestión Estratégica del Desempeño.

Por último, se ha prestado una importante colaboración en la organización del 4º Congreso Mundial de



Alta Velocidad "Eurailspeed 2002", que se celebró en Madrid entre el 23 y 25 de octubre en el Palacio Municipal de Congresos. El Congreso contó con la

participación de 1.700 personas de 40 países, con 5.000 visitantes en la exposición comercial (80 expositores) y 130.000 en la exposición de trenes.

## 7.3. Formación

Se ha avanzado en la consolidación de los cursos virtuales, ya que un seis por ciento de los impartidos se ha realizado a través del Centro de Formación Virtual, que cuenta con 5.000 alumnos. También se ha impartido formación a empresas externas –2.669 participantes–, para contratas, agencias de viaje, regimiento de ferrocarriles, cursos homologados por el Inem, etc..

Se han desarrollado distintos planes de formación sobre temas como instalaciones de seguridad y electrificación, medidas en subestaciones, calidad en la certificación de procedimientos de elaboración de inventario patrimonial; reconversión de personal; de integración y motivación, adaptación a las funciones del intervector, etc..

Durante el ejercicio 2002 se impartieron 789.826 horas de formación, a 46.215 asistentes a cursos. En total, 19.132 trabajadores recibieron algún tipo de formación.

Se realizaron planes de selección y formación de maquinistas de Grandes Líneas para la línea Madrid-Zaragoza- Lleida; formación para maquinistas de Regionales para la línea Madrid-Huesca, y para los maquinistas de los talgos 200 de Madrid-Sevilla, en Grandes Líneas.

Se desarrollaron igualmente cursos de formación de formadores, de protección civil, reciclajes, jornadas de sensibilización, acciones de choque, etc..

## 7.4. Comunicación Interna

### Seguridad en la circulación

En el marco de las acciones preventivas para la mejora de la seguridad en la circulación, se aplicaron medidas complementarias al Plan Anual de Seguridad 2002, que inciden especialmente en la prevención del fallo humano. El Comité de Dirección decidió desarrollar determinados puntos de esas medidas, entre ellas, la realización de un Plan de Comunicación y Sensibilización para activar la cultura de responsabilidad en la seguridad, dirigido especialmente a los trabajadores relacionados con la circulación de los trenes.

Este plan se completó con la realización de un estudio sobre percepción de la seguridad en la circulación, que se realizó entre más de 600 trabajadores de las Unidades de Negocio directamente implicadas; y con programas de reciclaje específicos para el personal de conducción, potenciando el uso del simulador como elemento básico para resaltar las actuaciones, ante posibles situaciones degradadas de circulación.

En este mismo contexto, se suscribió un contrato con una empresa consultora para la implantación y desarrollo de un programa de intervención en situaciones críticas, dirigido a la atención psicológica de las personas afectadas por accidentes y siniestros relacionados con el ferrocarril.

### Interesa, la página de Renfe en intranet

El Comité de Dirección aprobó, el 22 de marzo, el desarrollo del proyecto de nuevo portal corporativo de intranet en Renfe, denominado Interesa, como acceso universal a los contenidos corporativos y de las Unidades de Negocio. Para ello, el área de comunicación interna ha trabajado conjuntamente con la externa, y con Servicios Informáticos, para elaborar un Plan Director de Contenidos y Aplicaciones, a través del cual se pueda proceder a la implantación del Portal. En Interesa se han desarrollado nuevos productos en la Red, sobre temas relacionados con la gestión, o con los aspectos tecnológicos.

# Para Automovilistas Automovilistas.

## Antes de hacer 500 Km. Auto-piénselo.

Ocho horas de volante  
no son la mejor forma de  
empezar un viaje.  
Enfrentarse con la lluvia,  
el sol, la niebla.  
Seguir a vehículos lentos.  
Parar cuando se lo pidan  
sus hijos, por averías imprevistas,  
conductores imprudentes.  
Auto-piénselo.



## Aproveche los Auto-descuentos.

En los Días Azules  
(más de 300 al año)  
Auto-Expreso le ofrece  
descuentos especiales.  
Observe que cuantas más  
personas viajan juntas,  
menos les cuesta llevar su  
coche. Y descuentos sobre  
descuentos con billetes de ida  
y vuelta o para trayectos  
dobles, por ejemplo,  
Bilbao-Madrid-Madrid-Málaga.



### Autodescuentos

Billetes por coche	Descuento
Por 2 billetes	20%
Por 4 billetes	40%
Por 5 o más billetes	60%

Por trayectos sucesivos o  
de ida y vuelta hasta el 70%.

## Sea usted Auto-práctico.

Viaje en tren.  
Ahórrase ocho horas  
de tensión.  
Pero lleve su coche  
en Auto-Expreso.  
Si viaja de día, puede  
leer tranquilamente.  
Tomar una copa.  
Extraer las piernas.  
Jugar con sus hijos.  
De noche viaje en coche-cama. O en confortables literas.  
Así se gana un día. Y se llega en plena forma.  
Sea Auto-práctico.



## Sea Automovilista en todos sus viajes.

Auto-Expreso puede llevar  
su coche a todas las terminales marcadas  
en el mapa. En su mismo tren. O unos  
días antes o después. Sea Automovilista  
desde su próximo viaje.

Pida sus billetes o mayor información  
en Renfe o en su Agencia de Viajes.

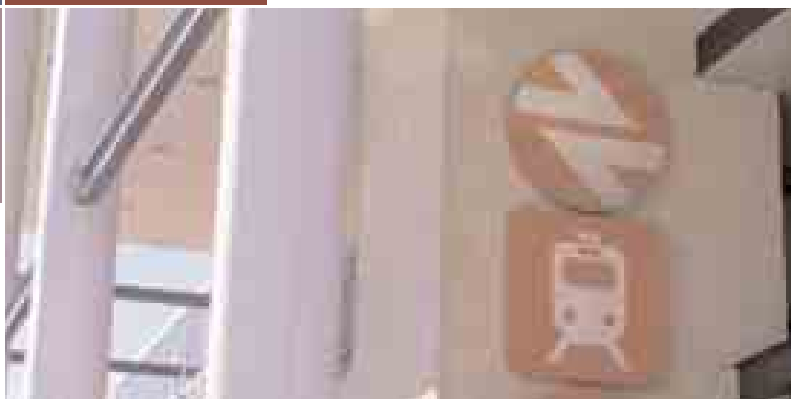


# AUTO-EXPRESO

Un servicio del tren para Automovilistas.



# Sistemas de Dirección Corporativa y Procesos de Gestión



## 8.1. Desarrollo, Planificación y Control de Gestión

Desde la base organizativa multinegocio en la que opera Renfe, se han establecido el Plan Estratégico 2002-2006 y el Presupuesto-Programa Operativo 2003.

Estos ejercicios de Planificación se realizaron al nivel de Unidad de Negocio, y fueron desarrollados desde la perspectiva de sus diferentes mercados. El esquema de elaboración partió de unas directrices y metodologías comunes de empresa, fueron elaborados por los equipos directivos de las Unidades de Negocio y, posteriormente, revisados de forma conjunta entre la Corporación y las Unidades de Negocio, para finalmente trasladarse a objetivos personales y de negocio del ejercicio 2003.

Durante el ejercicio 2002 han continuado perfeccionándose los Sistemas de Gestión desde una vertiente coherente con la estrategia y organización de la empresa, en Unidades de Negocio, y con la perspectiva de su utilidad en el proceso previsible de transformación del sector. En esta línea, las principales actuaciones fueron las siguientes:

- Se ha continuado el proceso iniciado con el desarrollo del sistema de planificación Atenea, ampliando sus funcionalidades al sistema CRU, como apoyo a la elaboración y discusión, cada mes, de las transferencias internas y de las Cuentas de Resultados de cada negocio.

- En el ámbito del Control de Inversiones se ha instalado en la Intranet de Renfe un Centro de Información de Inversiones que contiene un Manual de Inversión, así como una Guía de Apoyo al Manual.

- En noviembre se obtuvo el certificado de registro de empresa para el Control Corporativo de Gestión y Presupuestario, otorgado por AENOR, conforme a las exigencias de la norma española UNE-EN ISO 9001:2000.

Desde la perspectiva de desarrollo de negocios, en este ejercicio culminó el lanzamiento de Telecomunicaciones Comerciales. Este proyecto, que había nacido como una colaboración entre diferentes áreas de Renfe para aprovechar una oportunidad de mercado, se configuró organizativamente en el mes de septiembre de 2002. Esta experiencia de lanzamiento e incubación de un nuevo negocio ha sido positiva y aporta una experiencia de gran utilidad cara al futuro.

En cuanto a otros desarrollos, cabe destacar el trabajo en colaboración con las Unidades de Alta Velocidad y Grandes Líneas en el aprendizaje interno de las metodologías de Gestión avanzada de cliente (CRM). La incorporación sistemática integral de estos sistemas a la gestión será unas de las actividades de desarrollo prioritarias en las operadoras de transporte de Renfe en los próximos años, y como tal había sido detectado en el proceso de planificación estratégica desarrollado en el ejercicio.

## 8.2. Finanzas y Administración

Desde el punto de vista de finanzas, es posible afirmar que los dos principales objetivos, que son asegurar la financiación y atender las necesidades de pagos y cobros de Renfe, se han cumplido por completo.

En este sentido, a lo largo de 2002 se han efectuado pagos por un importe aproximado de 3.200 millones de euros y cobros por un importe similar. En orden al aseguramiento de las necesidades financieras, a lo largo del año, se han cerrado operaciones de préstamo a largo plazo y en condiciones inmejorables por 650 millones de euros; las operaciones a corto plazo se han materializado en la emisión de pagarés de empresa por 2.700 millones y disposiciones de pólizas de crédito que ascendieron a 4.050 millones.

Por otro lado y, gracias a los tipos de instrumentos financieros en que se mantiene una parte muy importante de la deuda, de préstamos a tipo variable, se han podido aprovechar las bajadas de tipos de interés de los mercados, para situar el coste global del endeudamiento en récord histórico, del entorno del 4,50 por ciento anual.

Desde el punto de vista de los sistemas contables, éstos han funcionado de acuerdo con los objetivos

marcados, atendiendo en tiempo y forma todos los requerimientos de información exigibles por la legislación vigente, en los aspectos societarios, fiscales, mercado de valores y fiscalizadores.

A este respecto, es necesario señalar la especialidad que ha representado el año ahora terminado en cuanto a trabajos que se podrían calificar como no recurrentes, que han exigido una especial dedicación de recursos humanos y materiales.

Así, durante el primer trimestre hubo que cerrar administrativa y contablemente el proceso de distribución de euros y el correlativo de desmonetización de las pesetas.

Por otra parte, a partir de marzo, coincidiendo en el tiempo, hubo que atender las peticiones de información y explicación provenientes de las actuaciones del Tribunal de Cuentas (fiscalización de los años 1999 y 2000), actuaciones de la Oficina Nacional de Inspección de la Agencia Tributaria (Impuesto de Sociedades, Valor Añadido y Rendimientos de Trabajo Personal para los años no prescritos, hasta 2000) y, por fin, la auditoría anual con nuevos auditores (KPMG).

## 8.3. Gestión integrada de la Secretaría del Consejo de Administración y Asesoría Jurídica

Como actividades formales relacionadas con la Secretaría del Consejo de Administración, del Comité de Dirección y del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles destacan las de preparación de documentación, reparto y confección de actas:

- Reuniones del Consejo de Administración en el ejercicio 2002: 12.
- Reuniones del Comité de Dirección en 2002: 44.
- Reuniones del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en 2002: 1.

En relación con el área contenciosa (órdenes civil, penal y contencioso-administrativo), el número total de pleitos iniciados durante 2002 ascendió a 2.723, representando un 16,26% más sobre 2001.

Sin perjuicio de tal incremento global, es de destacar una progresiva conflictividad en el orden contencioso-administrativo, a partir, muy especialmente, de la entrada en vigor de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

En el área consultiva, y recogiendo únicamente los datos que afectan a la Asesoría Jurídica Corporativa -a los que deben agregarse, a efectos de consolidación, los corres-





pondientes a los departamentos jurídicos laboral y de las UU.NN., las consultas evacuadas durante 2002 son susceptibles de agruparse en cuatro grandes categorías:

Actuación consultiva en el marco de la contratación: 172 expedientes, con un incremento sobre el año anterior de un 26'78%. La participación de la Asesoría Jurídica en tales expedientes comprende desde la puesta en marcha del correspondiente procedimiento selectivo, incluida la confección, en su caso, del pliego de aplicación, hasta la elaboración del documento contractual a suscribir.

Actuación consultiva normativa: Se evacuaron un total de 15 consultas, un 25% más que en el ejercicio anterior.

Actuación consultiva societaria: Se incluyen aquí los datos referentes a la participación de la Asesoría Jurídica Corporativa en expedientes que tuvieron por objeto la constitución de nuevas sociedades, modificación estatutaria de las preexistentes, ampliaciones de capital social, disoluciones, etc., de sociedades y entidades filiales y/o participadas por Renfe durante 2002, con abstracción de las actuaciones derivadas de la ostentación, en su caso, de la Secretaría de tales sociedades o participación en la vida de las mismas en otro concepto.

#### Nuevas sociedades:

Dos Sociedades Anónimas en el sector de la promoción inmobiliaria, con una participación de Renfe en cada una de ellas del 40%.

Tres Sociedades Anónimas relacionadas con aspectos urbanísticos derivados de la integración del ferro-

carril en distintas ciudades españolas, y en las que la participación de Renfe asciende al 25%.

Dos Sociedades Anónimas relacionadas con actividades logísticas, y en las que la participación de Renfe asciende al 40% y 25% respectivamente.

Una Sociedad Anónima dedicada al mantenimiento del material móvil, en la que se ha integrado personal de Renfe, y una participación del 49%.

Una Sociedad Anónima cuyo objeto es la fabricación de componentes eléctricos, en la que se ha integrado personal de Renfe de talleres, y una participación del 20%.

Una Sociedad Anónima abierta a actividades comerciales y de servicios, con una participación del 40%.

#### Ampliaciones de capital:

Se han gestionado y formalizado, entre algunas otras de menor cuantía, dos ampliaciones de capital en sendas Compañías Mercantiles dedicadas a actividades logísticas y actividades relacionadas con el transporte combinado, y en las que la inversión de Renfe, conjuntamente, ha superado los dos millones de euros.

A las anteriores actuaciones, deben agregarse las referentes al asesoramiento continuo de las repetidas sociedades y las actividades a desarrollar cerca de las oficinas públicas correspondientes (Notarías, Registros, etc.).

Finalmente, para el resto de actividad consultiva, el número de expedientes participados durante 2002, excluidas consultas puntuales, alcanza la cifra de 192, con un incremento respecto al año anterior de un 24,67%.



## 8.4. Gestión de Compras

### Contratación

Se ha realizado la Autoevaluación del Sistema de Contratación de la Red de Compras, bajo la Norma EN-45503, como examen previo a la solicitud de atestación a un órgano acreditado externo a Renfe.

Se han publicado en el DOCE 169 anuncios a tenor de lo dispuesto en la Ley 48/98 y la integración de la política de compras en el Mercado Europeo.

Participación en Mesas de Contratación de compras estratégicas:

- . Mantenimiento integral de trenes S/100 y 101 y Locomotoras S/252 e instalaciones asociadas.

- . Fabricación y suministro de 44 cabezas tractoras, para circular a 250 km/h, dotadas de ejes de ancho variable.

### Sistemas de información

Implantación del Portal INFOCOMPRAS (en la red Intranet), puesto a disposición de los Gestores de Compras, cuyo objetivo fundamental es la gestión del conocimiento y la comunicación en la Red de Compras de la empresa.

Puesta en explotación la aplicación GEIN, para la gestión y el control de los Ingresos Varios (su utilización es obligatoria para los ingresos que superen los 300.000 euros).

Mecanización de la información requerida (mensual y quincenalmente), por el Ministerio de Fomento: Adjudicaciones superiores a 3.005 euros, en Obras e Instalaciones realizadas el mes anterior y contrataciones realizadas y pendientes de realizar, respectivamente.

Se ha desarrollado conjuntamente con la UNSIR, y puesto en explotación (como experiencia piloto, para su posterior implantación en la Red de Compras), la

aplicación informática ARCE (Digitalización y archivo de Expedientes de Compra), con resultados altamente satisfactorios.

### Nuevo material rodante

Se ha diseñado el proceso de definición de normas a aplicar a las series 102, 103, 104 y 120, para realizar la certificación exigida por la Interoperabilidad del Sistema de Material Rodante, a través de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

### Calidad

Obtención del certificado en la norma UNE EN ISO 9001:2000, para la Recepción Cualitativa de Materiales Nomenclaturados.

Consolidada la implantación del Modelo de Excelencia EFQM en la Organización, evidenciada a través de la 1ª Autoevaluación realizada por la Estructura de Apoyo y Cuadros Técnicos y Mandos Intermedios, y en desarrollo los Planes de Acción fruto de la 2ª Autoevaluación realizada por la Estructura de Dirección y de Gestión.

Firmados Acuerdos Marco de colaboración con la Dirección Corporativa de Gestión de Calidad, UNSIR, UN de Mantenimiento Integral de Trenes y el Laboratorio Central (UN de Mantenimiento de Infraestructura).

Realizadas encuestas de opinión a los clientes acerca de la eficacia de las aplicaciones informáticas (GECO, RGP, GEIN, etc.) y a nuestros clientes internos de compras, sobre la eficacia en la gestión de los productos y servicios adquiridos.

### Formación

Se ha impartido formación en GECO, GEIN, RGP, CARTA-PEDIDO y EDICIÓN DE DOCUMENTOS GECO, a 122 personas pertenecientes a las distintas UUNN y Organismos Corporativos, por un total de 1.056 horas.

## 8.5. Gestión de Calidad

A lo largo de 2002, se ha trabajado sobre la base de los cuatro pilares que sustentan la Gestión de la Calidad en Renfe.

En el ámbito de Sistemas de Calidad y Auditoría cabe destacar la obtención de 12 nuevas certificaciones de Sistemas de Gestión de Calidad por la Norma ISO 9000 y 11 de Gestión Medioambiental según Norma ISO 14001.

Asimismo, se han organizado cursos de formación para Auditores de Calidad. En total han sido 52 los nuevos Auditores que han obtenido sus correspondientes certificados, que los habilitan como Auditores EOQ (Organización Europea para la Calidad).

En este apartado hay que hacer referencia al establecimiento del Convenio General de Cooperación conjunto Renfe-AENOR.

Por lo que respecta a los Sistemas de Participación, hay que señalar el impulso dado a la participación de las personas en la gestión de la Empresa. Destacan la organización de los II Encuentros de Participación en la Mejora de la Gestión celebrados en Valencia y León y la realización del VIII Concurso de Grupos y Equipos de Iniciativa y Mejora al que se presentaron 22 proyectos de mejora.

Como todos los años, la Convención de Calidad (que en 2002 cumplió su XI edición) cerró, en el mes de diciembre, el ejercicio en materia de Calidad.

En cuanto a la aplicación del Modelo de Excelencia EFQM, las acciones desarrolladas a lo largo de 2002 han sido:

- Realización de cuatro nuevas autoevaluaciones, basadas en la herramienta "Perfil" y la elaboración del informe de conclusiones con los planes de acción recomendados.
- Seguimiento de la implantación de los treinta y seis planes de acción propuestos por la D.C.G.C..
- Impartición de siete seminarios o cursos del Modelo EFQM y su metodología de autoevaluación.



- Creación de un Comité para la realización de una Guía de autoevaluación informatizada específica para Renfe.

- Colaboración en la consecución de los premios de los Sellos de Excelencia con las UU.NN. que han optado a los mismos.

Finalmente, en relación con la Gestión de Calidad de Proveedores se ha consolidado el compromiso de los suministradores, parte fundamental de la cadena de valor en el camino hacia la excelencia empresarial, mediante el desarrollo del Sistema de Clasificación de Proveedores y su aplicación informática PROCLA, basado en los tres hitos alcanzados en el año : edición en soporte informático de la Guía de Autoevaluación, definición y asignación de sectores de actividad y desarrollo de las distintas fases del sistema.

La publicación de los correspondientes anuncios, dando a conocer al tejido industrial la existencia de un Sistema de Clasificación, alineado con el sistema dispuesto por la Administración, garantizará, ante el próximo marco que regulará el sector ferroviario, un proceso transparente, de libre concurrencia y de igualdad de oportunidades.



**EL TREN**

***Talgo***

**MADRID-HENDAYA**

**CIRCULA**

**DIARIAMENTE**

**HASTA EL 31 DE AGOSTO**

**\***

**IRUN-MADRID**

**HASTA EL 1.º DE SEPTIEMBRE**



**RED NACIONAL DE LOS  
FERROCARRILES ESPAÑOLES**



# Servicios Corporativos





## 9.1. Comunicación

En 2002 se han desarrollado diferentes acciones encaminadas a reforzar los vínculos entre la marca y sus públicos de interés.

La relación con los medios de comunicación ha sido constante. En 2002 han aparecido en prensa, radio y TV 10.880 noticias sobre la empresa, y se han llevado a cabo más de 80 acciones (ruedas de prensa y viajes de prensa).

La transparencia informativa y ser la fuente principal de información sobre la empresa son dos objetivos estratégicos de la comunicación.

Respecto a otra de las herramientas fundamentales de comunicación, la publicidad, hay que destacar la campaña "Somos tu tren". El objetivo básico, fijado a partir de diversos estudios, fue el reposicionamiento de la marca, dotándola de mayor calidez y vinculándola al interés por satisfacer las necesidades concretas de los clientes. Para ello se recurrió a códigos con mayor carga emocional, y usando siempre como soporte los productos más destacados de la empresa.

Tanto los estudios realizados para evaluar el funcionamiento de la campaña, como los diferentes premios conseguidos por la misma, indican que ha funcionado bien, alcanzando buena parte de los objetivos fijados.

Durante 2002 ha existido una presencia importante de Renfe y sus productos en ferias-exposición internacionales (FITUR, SITC, SIL, etc.), y se han desarrollado múltiples actividades de patrocinio cultural y medioambiental con el fin de reforzar los valores sociales de la marca.

Relacionado con esta última idea, hay que destacar que en diciembre de 2002, el Comité de Dirección de Renfe, aprobó el diseño de un Plan Estratégico de Reputación y Responsabilidad Social Corporativa: Proyecto "LiderR". Se trata de un modelo a implantar en tres fases, con una duración total de cinco años, que irá incorporando progresivamente contenidos al proyecto (acción social, medio ambiente, etc.) hasta alcanzar un modelo de gestión integral de la Reputación Corporativa.

En el ámbito de la presencia de la marca en Internet, se presentó en mayo de 2002 un nuevo portal de Renfe: "eltren.com", "site" que fue finalista en el festival de Cannes en la categoría de mejor web. Hay que destacar también la actividad de la Oficina Virtual de Atención al Viajero de Renfe.es, desde donde se han contestado más de 34.000 correos en 2002.

Por último, es necesario recoger, aunque sólo como enumeración, la gestión de permisos para los rodajes de cine en instalaciones de Renfe, la realización



de programas audiovisuales, reportajes fotográficos, estudios de imagen y calidad percibida, la atención de peticiones externas de información, y la potencia-

ción de Docunet como herramienta de gestión y consulta de documentos multimedia al servicio de las diferentes áreas de gestión de la empresa.

## 9.2. Sostenibilidad y Medio Ambiente

Renfe se convirtió en la primera empresa española en publicar una Memoria que ha sido validada por AENOR como de Sostenibilidad, de acuerdo a los criterios de Global Reporting Initiative (G.R.I.) de 1999. En 2002 se ha publicado una nueva Memoria que informa por tercera vez de la gestión medioambiental en Renfe, con datos referidos a 2001. En este nuevo documento se han mantenido los criterios G.R.I. de información, pero de acuerdo a su edición de 2000. Al mismo tiempo se marca una nueva meta en el objetivo señalado: comenzar a comunicar en términos de Sostenibilidad completa, añadiendo a la información medioambiental y económica la de la componente social.

De esta forma, recientemente, la Unidad de Negocio de Alta Velocidad (A.V.) ha publicado su primera Memoria de Sostenibilidad y, al igual que en otras ocasiones, esta apuesta de A.V. servirá de punta de lanza y catalizador para que las restantes Unidades de Negocio de Renfe, progresivamente, comiencen a informar también de sus actividades en términos de Sostenibilidad (se ha programado para 2003 la correspondiente a la UN de Cercanías), demostrando que esta empresa se encuentra entre las que desempeñan un liderazgo incuestionable en la consecución de un transporte sostenible: eficiente económicamente y responsable social y ambientalmente.

Esta Memoria Ambiental pone de manifiesto como un hecho satisfactorio la mejora en todos los indicadores clave, tanto económicos como ambientales, lo que indica claramente que el camino seguido por Renfe hacia la Sostenibilidad es el correcto.

Así, pueden destacarse los resultados relativos a la gestión energética, tanto desde el punto de vista de la eficiencia como de su coste por unidad de transporte,

todo ello a pesar de las oscilaciones en los precios del mercado liberalizado y del incremento de actividad en estos últimos años.

También hay que resaltar la continua mejora de productividad que se viene obteniendo. Este factor está siendo básico para el futuro de la empresa, al igual que lo es conseguir continuar disminuyendo las aportaciones estatales, tal y como se ha logrado en los últimos años.

Sólo desde esta perspectiva de eficiencia económica y ambiental continuas se puede alcanzar el objetivo de ser excelentes en la actividad de Renfe, sin que ello comprometa la posibilidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades y alcanzar sus propias metas.

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, mediante el ahorro de emisiones de efecto invernadero.
- Optimización de los proyectos de reducción de la contaminación acústica, con vistas al cumplimiento de las Directivas de Gestión del Ruido Ambiente en los grandes ejes ferroviarios y de Interoperabilidad, así como la futura Ley estatal sobre Ruido.
- Extensión progresiva del proceso voluntario de certificación de Sistemas de Gestión Ambiental basados en la Norma UNE-EN-ISO:14001, 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 2002:

- Continuación en el descenso de emisiones por unidad de transporte, especialmente en las causantes del efecto invernadero.
- Mantenimiento del 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 del número de actividades certificadas según la Norma UNE-EN-ISO:14001, con dos nuevas realizaciones en este año, lo que eleva el total a 12.

Por último, en lo correspondiente a las relaciones con los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, se han realizado 35 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. Es de resaltar el gran incremento registrado sobre los 8 informes del pasado ejercicio.

### 9.3. Seguridad y Vigilancia

A lo largo de 2002 se ha venido desarrollando la actividad normal dirigida a la protección de las personas y del patrimonio de la Red y, al mismo tiempo, se han puesto en marcha las siguientes acciones extraordinarias.

Con motivo de la entrada en vigor del euro, se procedió a la recepción, suministro y distribución de la nueva moneda y, seguidamente, a la ejecución de todas las operaciones inherentes al complejo proceso de desmonetización.

Desde el 1º de Abril se puso en funcionamiento el dispositivo de seguridad derivado de la entrada en vigor de la tasa de seguridad ferroviaria. Se diseñó un plan de inversiones para la instalación de nuevos sistemas de seguridad y la renovación de los existentes, así como un plan de explotación para la contratación de nuevos servicios

de vigilancia, distribuidos con criterios de proporcionalidad entre las Unidades de Negocio operadoras de viajeros y el territorio, dependiendo del nivel de recaudación. En total, esta contratación supuso un coste aproximado de 6 millones de euros y la inversión alcanzó los 2.410.000 euros en una primera fase.

En el mes de mayo se entregó al GIF el Plan de Seguridad de la línea de Alta Velocidad Madrid-Lérida y se continuó colaborando con el Gestor de Infraestructura en la puesta a punto de los diferentes sistemas previstos, así como con el dispositivo de vigilancia contratado.

Con la llegada del verano se inició una nueva experiencia para la ayuda y apoyo al viajero con la contratación de Auxiliares, conocidos popularmente como "chaquetas azules", con un magnífico resultado. Estos trabajadores comenzaron en Madrid-



Atocha y Madrid-Chamartín, para extenderse más tarde a Barcelona, Sevilla, Valencia, Alicante, etc..

Por otra parte, se han montado operativos especiales con motivo de Eurailspeed y de diversos acontecimiento políticos y deportivos. En el primero de los citados se efectuó el acompañamiento y protección de todos los trenes desde la frontera y después, en la exposición y Forum internacional celebrado en Madrid.

El 21 de noviembre de 2002 se aprueba por el Comité de Dirección el pase de la Gerencia de Protección Civil a la Dirección Corporativa de Seguridad, que pasa a denominarse Dirección Corporativa de Protección Civil y Seguridad. A partir de esta fecha se comienza a trabajar para dar a la Protección Civil el nivel que le corresponde en nuestra empresa, así como establecer los contactos institucionales necesarios.

## 9.4. Relaciones Internacionales

### 9.4.1. Cooperación Internacional

En 2002 se ha consolidado una estrategia de acción basada en la cuidadosa selección de acciones en países concretos, en la fidelización de clientes, en el riguroso control de costes e ingresos, y la regularización de las reglas de juego con los actores que intervienen en los proyectos (unidades de negocio y empresas del sector).

Siguiendo esta línea, después de cubrir gastos, ha sido posible por primera vez transferir resultados positivos de proyectos terminados, consolidados en el año, a las unidades de negocio de Mantenimiento Integral de Trenes, Grandes Líneas, Cercanías y Regionales.

El volumen de facturación realizado en el ejercicio alcanzó los 20,9 millones de euros, mientras que el volumen contratado asciende a 50,1 millones. Es necesario hacer notar que el desarrollo de los contratos que se han iniciado se extenderá durante los próximos años.

Se refuerza la participación de Renfe en la modernización emprendida por la Empresa de los FFCC del Estado de Chile (EFE), con: La puesta en servicio comercial entre Santiago y Chillán de los 5 electrotrenes s/444 modernizados, con buena acogida y con un alto nivel de ocupación; la ampliación desde Febrero, por 10 años, del contrato de mantenimiento de las 16 UT s/440 anteriormente suministradas para servicios de cercanías de Merval y Metrotrén y los mencionados 5 electrotrenes s/444; el inicio del contrato de suministro de trenes para el servicio Santiago-Temuco (23 coches, 4 locomotoras eléctricas y 4 plataformas porta coches, que serán entre-

gados en 2003); y el comienzo, a finales de año, en la Red chilena de prestación por UNSIR de servicios para planificación de circulaciones (SITRA) y reserva y venta de billetes (SIRE).

Continúa la prestación de asistencia técnica a FENOCO, para desarrollar la operación ferroviaria en la línea Bogotá-Santa Marta (Colombia).

A destacar también las actuaciones en Egipto, Túnez y Angola, con el patrocinio del Gobierno español, con la finalización de los trabajos siguientes: El estudio de viabilidad y diseño funcional de una línea de alta velocidad entre Alejandría y el Cairo; el plan para la organización y racionalización del mantenimiento en el taller de Aboughates y el inicio de la formación de los cuadros y mandos del taller (ENR-Egipto); el plan para la organización y racionalización de los talleres de los ferrocarriles tunecinos (SNCFT-Túnez); y la remodelación del área de la Estación de Bungo (CFL – Luanda - Angola).

Renfe resultó ganadora en concurso de dos proyectos "Twinning" (hermanamiento), financiados por la U.E, con los ferrocarriles de Chequia y Polonia. Se trata de un nuevo y relevante campo, que se está desarrollando con éxito, que consiste en preparar las condiciones para la aplicación en ambos países de las directivas de la Unión Europea (la 91/440 modificada por la 2001/12, la 95/18 modificada por la 2001/13 y la 2001/14) y transferir la experiencia UE en la transformación de los ferrocarriles checos y polacos. Es de destacar la importante colaboración de la Dirección de Formación y Selección en estos proyectos.



### 9.4.2. Gestión de Asuntos Europeos

Dentro del ámbito institucional de la Unión Europea, las principales tareas se han centrado en el seguimiento de la aplicación del paquete de infraestructura y en la divulgación y contribución a la formación del posicionamiento de la Compañía en relación con el denominado "2º Paquete Ferroviario". En el primer asunto, el aspecto más relevante ha sido la contribución a la adhesión de Renfe, en su calidad de actual gestor de infraestructuras, al acuerdo RNE mediante el cual los distintos gestores de infraestructuras europeos convienen un sistema común para la gestión de la capacidad en el transporte transfronterizo.

Siguiendo en la Unión Europea, se ha cubierto la representación del Estado Español en el ERRAC (Consejo Asesor de Investigación Ferroviaria Europea). Fruto de esta representación ha sido la reciente finalización y presentación al Comisario Europeo Sr. Busquin de la primera Agenda Estratégica de Investigación Ferroviaria, que establece las prioridades de la innovación y desarrollo con un horizonte 2020. La participación se ha particularizado, con la inclusión de áreas de investigación específica en el ámbito de la singularidad tecnológica española, derivada del distinto ancho de vía de la red convencional. Sobre la importancia y trascendencia de esta Agenda Europea de Investigación puede ser muy ilustrativo el hecho de que su contenido es una referencia obligada para los proyectos de investigación que quieran ampararse con las ayudas del sexto Programa Marco de I & DT de la Unión Europea, programa que ha reservado para investigación ferroviaria la cantidad de 250 millones de euros.

También en este ámbito se han gestionado las ayudas financieras de la Unión Europea a los proyectos de

interés europeo en los que participa Renfe, como es el caso, por citar el más importante, de las pruebas del ERTMS nivel 2.

Otro ámbito de actividad es el de las relaciones bilaterales con las compañías europeas con las que mantenemos intereses comerciales compartidos. Se han organizado y monitorizado cuatro reuniones bilaterales de máximo nivel, en las que, entre otras cosas, se han concretado acuerdos de alianzas estratégicas para comercializar transportes internacionales por relaciones y mercados específicos con SNCF, CP y REFER y FS.

Para finalizar con el ámbito comunitario, cabría destacar la colaboración en la preparación, organización y desarrollo de eventos internacionales, de los que sin duda en el ejercicio 2002 habría que destacar la celebración en Madrid de "EURAILSPEED 2002", cuarto congreso mundial de Alta Velocidad.

A nivel supra-comunitario, se ha mantenido la política de proyección de la imagen empresarial de Renfe y de la industria española a nivel internacional, en cuya misión los hechos más destacables han sido la realización de sendos seminarios para los ferrocarriles rusos y para los ferrocarriles rumanos, ambos celebrados durante una semana en Madrid, el primero dedicado a los aspectos de gestión empresarial y el segundo a las cuestiones de organización de la gestión del tráfico y la formación del personal de circulación y conducción.

También en esta actividad de proyección internacional de la imagen de Renfe, se organizó en Buenos Aires junto con ALAF un seminario sobre las externalidades del transporte y en Japón, una presentación de la tecnología española para resolver la interoperabilidad de redes de distinto ancho.

AMUL  
SERVICIO  
PERSONAL

En el Perú de hoy, el servicio personal es una necesidad. En el Perú de mañana, el servicio personal será una realidad. En el Perú de hoy, el servicio personal es una necesidad. En el Perú de mañana, el servicio personal será una realidad.

En el Perú de hoy, el servicio personal es una necesidad. En el Perú de mañana, el servicio personal será una realidad. En el Perú de hoy, el servicio personal es una necesidad. En el Perú de mañana, el servicio personal será una realidad.

Así es el Nuevo Servicio de  
Personal de Remife.  
Servicio: "Quedé" (Quedé y  
Quedé)  
El servicio que ofrece a  
su servicio  
Para la comodidad de su cliente

AMUL

CUESTA  
15 PTS.

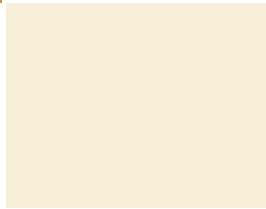
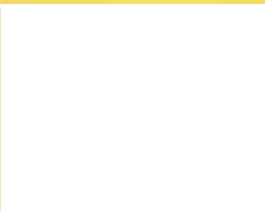
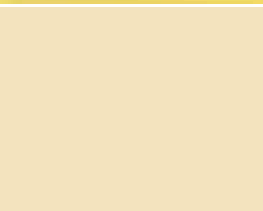
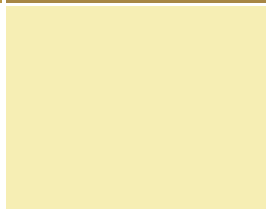
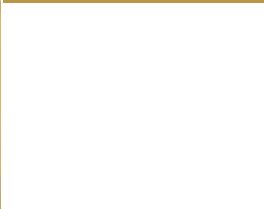
EXPRES  
SERVICIO DE  
PERSONAL

REMIFE

USO  
MANA

# 10

Cuentas anuales  
del Ejercicio 2002 junto con  
el informe de Auditoría







### Auditors

Edifici Torre Europe  
Paseo de la Castellana, 95  
28046 Madrid

Informe de Auditoria de Cuentas Anuales  
correspondientes a 2002

## 1. Introducción

KPMG Auditores, S.L., en virtud del contrato suscrito con fecha 10 de abril de 2003 con la Junta de Contratación del Ministerio de Hacienda, a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado, ha realizado el presente informe de auditoría de cuentas.

Las cuentas anuales adjuntas fueron formuladas por el Presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante Renfe o la Entidad) el día 11 de julio de 2003 y fueron puestas a disposición de KPMG Auditores, S.L. con esa misma fecha.

Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público.

Con fecha 24 de julio de 2003, se envió el informe provisional de auditoría para alegaciones. La Entidad, con esta misma fecha, nos ha remitido escrito en el que manifiesta no tener alegaciones a nuestro informe.

## 2. Objetivo y alcance del trabajo

El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las cuentas anuales examinadas presentan la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de las operaciones de acuerdo con las normas y principios contables que son de aplicación.

Nuestro examen comprende el balance de situación al 31 de diciembre de 2002, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria de Renfe correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación vigente se presentan, 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 2002, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2002. Con fecha 18 de julio de 2002, emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2001, en el que expresamos una opinión favorable con salvedades.

En el desarrollo de nuestro trabajo se han producido las limitaciones al alcance que se detallan en los apartados 3.1 y 3.2 de la Sección 3. Resultados del trabajo.

### 3. Resultados del trabajo

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se han puesto de manifiesto los siguientes hechos o circunstancias que tienen un efecto directo sobre las cuentas anuales examinadas:



© 2004 Kluwer Academic, Inc.  
 Printed in the Netherlands.  
 All rights reserved.

recibido en el Registro Oficial de Radicación de Exámenes con el n.º 207862 y en el Registro de Solicitudes del Instituto de Radicación Científica-Jurisdicción de Exámenes con el n.º 779.





- 3.1. Los Contratos-Programa han sido considerados, de acuerdo con el Estatuto de Renfe, un instrumento donde se definen sus directrices básicas de actuación, así como las subvenciones y compensaciones a percibir del Estado. Aunque el último de estos Contratos-Programa venció el 31 de diciembre de 2000, Renfe ha venido contabilizando, a partir del ejercicio 2001, las subvenciones para compensación de pérdidas y de explotación consignadas al efecto en los correspondientes Presupuestos Generales del Estado, así como ciertas compensaciones relativas a expedientes de regulación de empleo y diferencias de cambio, tomando como referente los criterios fijados para la liquidación del citado Contrato-Programa. La ausencia de un documento de esta naturaleza nos impide concluir si dichos criterios responderán a los que puedan finalmente determinarse por el Estado mediante el desarrollo de la futura Ley del Sector Ferroviario, actualmente en tramitación parlamentaria, u otro procedimiento que se considere adecuado a dicha finalidad.
- 3.2. Los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado para Renfe establecen que los bienes de dominio público y del Patrimonio del Estado adscritos a la Entidad, 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.

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 2002. El valor que resulte se registrará en el epígrafe "Aportación patrimonial" del capítulo "Fondos propios" del balance de situación.

#### 4. Opinión

En nuestra opinión, excepto por las limitaciones al alcance de nuestro trabajo descritas en los apartados 3.1 y 3.2 anteriores, las cuentas anuales de Renfe correspondientes al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2002, presentan razonablemente la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de las 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 las normas y principios contables que son de aplicación, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

#### 5. Memoria Relativa al Cumplimiento de las Obligaciones de Carácter Económico-Financiero

De acuerdo con la legislación vigente, Renfe tiene que elaborar una Memoria Relativa al Cumplimiento de las Obligaciones de Carácter Económico-Financiero que no forma parte integrante de las cuentas anuales. Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que la misma se ha elaborado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contiene concuerda con la de las cuentas anuales auditadas.

KPMG AUDITORES, S.L.



Enrique Llano

24 de julio de 2003



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Balances de Situación

31 de diciembre de 2002 y 2001

(Expresados en miles de euros)

	2002	2001		2002	2001
<b>Activo</b>			<b>Pasivo</b>		
<b>Inmovilizado</b>			<b>Fondos propios (nota 8)</b>		
Gastos de establecimiento	1.693	-	Aportación patrimonial	3.464.288	3.465.799
Inmovilizaciones materiales	6.308	5.337	Reservas	3.794	3.794
Inmovilizaciones materiales (nota 4)	6.506.763	6.416.990	Aportación para compensación de pérdidas	2.446.817	2.318.332
Coste	14.031.471	13.685.352	Aportación para compensación de pérdidas anteriores al Contrato-Programa 1994-1998	74.757	74.757
Amortizaciones y provisiones	(7.324.708)	(7.268.362)	Saneamiento del balance por adaptación a los nuevos principios	(1.081.945)	(1.081.945)
Inmovilizaciones financieras (nota 5)	140.975	125.936	Resultados de ejercicios anteriores	(2.228.845)	(2.079.921)
Total inmovilizado	6.655.739	6.548.263	Resultado del ejercicio	(26.217)	(133.641)
<b>Deudores a largo plazo</b>			Total fondos propios	2.652.649	2.467.173
Estado deudor a largo plazo (nota 6)	3.832.565	3.737.500	Ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota 9)	616.983	568.887
Organismos oficiales, tráfico	19.049	22.686	Provisiones para riesgos y gastos (nota 10)	40.677	48.214
Otras entidades públicas deudoras	1.557	1.557	Acreedores a largo plazo	5.789.599	5.668.674
Otros deudores a largo plazo	85.712	65.603	Deudas financieras (nota 11)	7.339	7.339
Total deudores a largo plazo	3.938.883	3.827.344	Proveedores a largo plazo	61.997	60.686
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>			Otras deudas a largo plazo (nota 5)	3.857.945	3.736.699
Activo circulante			Total acreedores a largo plazo		
Existencias	71.902	61.444	Acreedores a corto plazo		
Estado deudor a corto plazo (nota 6)	9.442	30.051	Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (nota 10)	13.085	20.903
Deudores (nota 7)	323.585	300.765	Deudas financieras (nota 11)	957.075	1.000.301
Intereses a cobrar de operaciones SWAP	18.770	33.044	Intereses a corto plazo de deudas financieras	145.906	175.574
Tesorería	9.021	6.854	Proveedores	559.804	551.880
Ajustes por periodificación	8.237	11.869	Administraciones públicas (nota 13)	50.075	40.688
Total activo circulante	440.937	444.027	Acreedores	139.082	111.083
			Ajustes por periodificación	10.316	8.701
<b>Total activo</b>	<b>11.052.597</b>	<b>10.839.125</b>	Total acreedores a corto plazo	1.875.343	1.918.130
			Total pasivo	11.052.597	10.839.125

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2002.

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

Cuentas de Pérdidas y Ganancias  
para los ejercicios anuales terminados en  
31 de diciembre de 2002 y 2001

(Expresadas en miles de euros)

<u>Ingresos</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Ingresos por tráfico (nota 14)	1.325.683	1.268.881
Otros ingresos		
Alquileres, cánones y otros	234.326	219.574
Beneficios por venta de inmovilizado	96.741	81.506
Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas	23.822	22.298
Total ingresos comerciales	1.680.572	1.592.259
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y almacenes	30.528	33.452
Transformaciones de material para la venta	4.511	4.282
Tasa de seguridad ferroviaria	5.445	-
	40.484	37.734
Subvenciones (nota 15)		
Por gestión de la infraestructura	724.845	719.057
Por contratos de servicio público	247.285	242.665
Por compensación de intereses	215.380	209.218
Por plan de recursos humanos	82.275	67.572
Total subvenciones	1.269.785	1.238.512
Total ingresos	2.990.841	2.868.505
<u>Gastos</u>		
Gastos de personal (nota 16)		
Sueldos, salarios y otros	(1.122.224)	(1.082.753)
Plan de recursos humanos	(82.275)	(67.572)
Energía y combustible para tracción	(153.286)	(151.088)
Energía, uso distinto de tracción	(24.087)	(24.323)
Consumo de materiales	(97.042)	(95.579)
Servicios exteriores y gastos diversos (nota 17)	(658.501)	(606.055)
Variación de las provisiones (nota 10)	234	(1.100)
Efecto prorata de IVA (nota 13 (b))	(60.882)	(61.339)
Total gastos	(2.198.063)	(2.089.809)
Resultado antes de amortizaciones	792.778	778.696
Amortizaciones	(487.599)	(490.732)
Pérdidas por retiros de inmovilizados	(16.044)	(6.443)
Resultado antes de intereses, subvenciones de capital y extraordinarios	289.135	281.521
Intereses de financiación (nota 18)	(357.083)	(422.289)
Subvenciones de capital (nota 9)	39.155	33.536
Resultado antes de extraordinarios	(28.793)	(107.232)
Resultados extraordinarios del ejercicio (nota 19)	413	(28.350)
Impuesto sobre Sociedades (nota 13 (a))	2.163	1.941
Resultado del ejercicio	(26.217)	(133.641)
Aportación compensación de pérdidas	157.964	178.404
Superávit de gestión	131.747	44.763

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2002.

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

31 de diciembre de 2002

**(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 PÚBLICA 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.

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 de diciembre de 2000. Ante la ausencia de un nuevo Contrato-Programa, Renfe ha considerado aplicable desde el 1 de enero de 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.

(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.

(Continúa)

## 3

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- 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.
- 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.

(Continúa)

# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

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

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

	Miles de euros
Subvenciones	
Por gestión de la infraestructura	641.785
Por compensación déficit de explotación	703.689
Por Plan de Recursos Humanos	30.050
<b>Total</b>	<b>1.375.524</b>

Además, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 recogen una consignación de crédito para la Asociación Europea de Interés Económico de Europa Sur Mediterráneo por importe de 962 miles de euros.

Asimismo la Ley 52/2002, de 30 de diciembre, que aprueba los Presupuestos Generales del Estado para el año 2003, reflejó las siguientes consignaciones de crédito a favor de Renfe para dicho ejercicio:

	Miles de euros
Subvenciones	
Por gestión de la infraestructura	643.084
Por compensación déficit de explotación	694.871
Por Plan de Recursos Humanos	9.442
<b>Total</b>	<b>1.347.397</b>

Asimismo se reflejó una consignación de crédito a favor de Renfe para la Asociación Europea de Interés Económico de Europa Sur Mediterráneo por importe de 1.060 miles de euros.

(Continúa)



## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

### Memoria de Cuentas Anuales

#### Otra legislación

De acuerdo con lo establecido en la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el 1 de abril de 2002 entró en vigor la nueva tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, cuya gestión, liquidación y recaudación corresponde a Renfe. La cuantía de dicha tasa queda fijada por Ley dependiendo del tipo de servicio de transporte prestado y se incluye en el precio del título de transporte adquirido. El importe devengado durante el ejercicio por este concepto ha sido de 5.445 miles de euros.

De acuerdo con lo establecido en la mencionada ley, constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación del servicio de inspección, vigilancia y control de acceso, tanto de viajeros como de equipajes en las estaciones y demás recintos ferroviarios que, siendo de titularidad estatal, estén administrados por Renfe.

#### Proyecto de ley del sector ferroviario

Con fecha 14 de marzo de 2003, el Consejo de Ministros ha remitido al Congreso de los Diputados el proyecto de ley del sector ferroviario, que tiene como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas comunitarias que establecen un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, se regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomienda esta función a Renfe, que pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF), manteniendo su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial e integraria, además, a la actual entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. ADIF podría, según el mencionado proyecto, construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas otras cuya administración se le encomiende mediante un convenio.

El proyecto contempla, adicionalmente, la creación de una nueva entidad pública empresarial denominada Renfe-Operadora, que se encargará de la prestación del servicio de transporte ferroviario. Esta entidad asumirá los medios y activos que Renfe tiene afectos a la prestación de dichos servicios.

Finalmente, el proyecto de ley establece, en su disposición final tercera, que su entrada en vigor se producirá transcurridos seis meses desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

#### (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.

(Continúa)

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES****Memoria de Cuentas Anuales**

Estas cuentas anuales del ejercicio 2002, 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 2002 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 2002 en la memoria que forma parte integrante del Programa de Actuaciones Plurianual para el periodo 2002-2004, aprobado por el Consejo de Ministros en su sesión de 24 de mayo de 2002.

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 2002, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2001, aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad con fecha 30 de julio de 2002. Estas cifras comparativas del ejercicio 2001 se han convertido a euros aplicando el tipo de cambio irrevocable entre la peseta y el euro y las normas de redondeo establecidas en la legislación vigente. Adicionalmente, para facilitar la comparabilidad de ambas cuentas, se ha realizado una reclasificación en las cuentas de 2001 de deudores a largo plazo a deudores a corto plazo por importe de 3.771 miles de euros. La Dirección de la Entidad ha optado por omitir en la memoria del ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2002 los datos comparativos del ejercicio anterior.

**(3) Normas de Valoración****(a) Gastos de establecimiento**

Los gastos de establecimiento, que incluyen fundamentalmente los incurridos en la ampliación de la capacidad productiva, se muestran al coste, netos de la correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal sobre un periodo no superior a cinco años.

**(b) Inmovilizado inmaterial**

El inmovilizado inmaterial, que comprende principalmente aplicaciones informáticas, se valora a su coste de adquisición y se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal sobre un periodo de cinco años en que se estima su vida útil.

(Continúa)

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

**(c) 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 2002 no reflejan la totalidad del patrimonio recibido del Estado en adscripción.

• **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

• **Mantenimiento y reparaciones**

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

(Continúa)



**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES****Memoria de Cuentas Anuales**

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.

**(d) Inmovilizaciones financieras**

Renfe sigue el criterio de contabilizar sus participaciones en el capital de las sociedades del grupo y asociadas al menor importe 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".

**(e) Gastos a distribuir en varios ejercicios**

Este epígrafe recoge principalmente gastos de emisión de obligaciones a largo plazo por un importe de 10.723 miles de euros, que se amortizan proporcionalmente a los vencimientos de dichas obligaciones durante su período de vigencia, así como los gastos de formalización de préstamos, por importe de 3.274 miles de euros, 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 2002 en concepto de imputación de los gastos a distribuir en varios ejercicios ha ascendido a 6.277 miles de euros.

**(f) 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 técnicas o por su lenta rotación se considera que tienen dificultades de utilización, la correspondiente provisión.

**(g) 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.

(Continúa)

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

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.

**(h) Premios de permanencia**

El convenio colectivo actualmente en vigor, suscrito por la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores el 19 de junio de 2003, para los ejercicios 2002 a 2004, 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 dicho convenio.

El capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto incluye una provisión para este concepto por importe de 32.938 miles de euros (véase nota 10).

El importe provisionado al 31 de diciembre de 2002, 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.

En la nota 10 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2002.

**(i) 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 PÚBLICA 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 fue el 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001. En este sentido, el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto incluye 654 miles de euros relativos a este concepto, cuyo pago ha sido realizado el 31 de enero de 2003.

• 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 periodo 2001-2002. El ERE 2001/2002, se aprobó para un máximo de 2.000 bajas entre enero de 2001 y diciembre de 2002. Durante los ejercicios 2001 y 2002, el número de empleados que se han acogido a las diferentes opciones establecidas en dicho expediente de regulación ha sido de 820 y 1.052 personas, respectivamente.

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 publicó 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.

Con fecha 26 de enero de 2001 Renfe y la compañía aseguradora Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros, firmaron 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 fue el 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001. Durante 2002 Renfe ha registrado un mayor gasto extraordinario de 327 miles de euros 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.

(Continúa)



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

**Memoria de Cuentas Anuales**

Con fecha 20 de marzo de 2001 Renfe y la compañía aseguradora Banco Vitalicio de España, C. A. de Seguros y Reaseguros, firmaron 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 fue el 1 de marzo de 2001. El importe pendiente de pago al 31 de diciembre de 2002 se registra en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación (véase nota 10).

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 cuyo caso se registran como gasto del ejercicio en que se produzcan dichas modificaciones.

**(j) 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".

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.

**(k) 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. El gasto financiero generado por estos pagarés se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en función de su devengo siguiendo un método financiero.

(Continúa)



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(l) 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 bajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del ERE 2001/2002, no serían importantes. Por consiguiente, no se han registrado provisiones por este concepto en las cuentas anuales del ejercicio 2002.

(m) 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).
- 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.

(n) 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.

(Continúa)

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

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 de la misma 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.

**(fi) 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.

**(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.

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 2002 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 215.380 miles de euros (véase nota 15).

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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 2002 subvenciones del Estado por un importe de 1.269.785 miles de euros (véase nota 15) y subvenciones de Comunidades Autónomas por importe de 23.822 miles de euros.

(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.

En el ejercicio 2002 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 157.964 miles de euros (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 24).

(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 en 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 aconseja 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 PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

**Memoria de Cuentas Anuales**

**(4) Inmovilizaciones Materiales**

El detalle del saldo y movimiento del ejercicio 2002 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada es como sigue:

	Miles de euros			
	Saldo al 31.12.2001	Adiciones y traspasos de obra en curso	Retiros	Afiliaciones y reclasificaciones
Coste	Saldo al 31.12.2002			
Terrenos y construcciones				
Terrenos	68.365	8.612	(3.632)	471 (d)
Edificios y construcciones	1.098.168	49.066	(10.850)	798
	1.166.534	57.678	(14.482)	1.269
Instalaciones de la vía (a)	6.107.390	298.352	(36.468)	(785)
Elementos de transporte (b)				
Locomotoras y trenes autopropulsados	3.294.421	51.496	(36.012)	-
Material remolcado y vagones	961.945	72.403	(95.213)	-
Otros elementos de transporte	133.814	3.025	(3.783)	-
	4.390.180	126.924	(135.008)	-
Otros inmovilizaciones materiales	1.164.361	74.373	(73.323)	-
Inmovilizaciones en curso	856.887	47.589	-	-
<b>Total coste</b>	<b>13.685.352</b>	<b>604.916</b>	<b>(259.281)</b>	<b>484</b>
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(486.125)	(22.820)	5.907	(69)
Instalaciones de la vía	(3.667.246)	(187.342)	28.259	56
Elementos de transporte				
Locomotoras y trenes autopropulsados	(1.655.666)	(168.181)	27.619	-
Material remolcado y vagones	(669.386)	(40.192)	93.349	-
Otros elementos de transporte	(65.384)	(6.668)	3.318	-
	(2.390.436)	(215.041)	123.286	-
Otros inmovilizaciones materiales	(744.555)	(61.034)	72.771	-
<b>Total amortización acumulada</b>	<b>(7.268.362)</b>	<b>(486.437)(c)</b>	<b>230.223</b>	<b>(13)</b>
Provisiones	-	(119)	-	-
	<b>6.416.990</b>	<b>118.360</b>	<b>(29.058)</b>	<b>471</b>

Anexo I

- (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) Una parte de los elementos de transporte de Renfe al 31 de diciembre de 2002, locomotoras, trenes autopropulsados, material remolcado y vagones, cuyos valores de coste y correspondiente amortización acumulada ascienden a 1.297.549 y 643.738 miles de euros, respectivamente, garantizan los préstamos por importe de 1.209.210 miles de euros (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, 484.710 miles de euros se han registrado con cargo al epígrafe "Amortizaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta y 1.727 miles de euros (nota 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 la afiliación de diversos terrenos recibidos en adscripción, que han sido desafectados y enajenados en el ejercicio 2002. (Véase nota 8).

(Continúa)

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

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 2002 ascendían a 2.237.602 miles de euros.

**(5) Inmovilizaciones Financieras**

El movimiento del ejercicio 2002 de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros			
	Participaciones financieras	Fianzas, depósitos y otros	Provisiones	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2001	126.507	745	(1.316)	125.936
Adiciones	18.451	1.346	(3.497)	16.300
Retiros y traspasos	(330)	(931)	-	(1.261)
Saldo al 31 de diciembre de 2002	<u>144.628</u>	<u>1.160</u>	<u>(4.813)</u>	<u>140.975</u>

**(a) Participaciones financieras**

El detalle de las participaciones financieras al 31 de diciembre de 2002 es como sigue:

	Miles de euros
Participaciones mayoritarias	11.121
Participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%	77.640
Participaciones inferiores al 20%	
Eurofima	53.844
Intercontainer, S.A.	1.199
Otras sociedades	824
Total participaciones inferiores al 20%	55.867
Total participaciones financieras	144.628
Provisión por depreciación	(4.813)
	<u>139.815</u>

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Al 31 de diciembre de 2002 se encuentran pendientes de desembolsar 53.500 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otras deudas a largo plazo" del balance de situación adjunto. De este importe 49.200 miles de euros corresponden a la participación en Eurofima.

Las transacciones realizadas con las sociedades participadas durante el ejercicio 2002 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 2002, adjunto, son los que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	Saldos deudores	Saldos acreedores
Vías y Desarrollo Urbanos, S.A.	32.086	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	9.594	(105)
Renfurbis, S.A.	14.235	-
Promociones Residenciales Sofetraí, S.A.	11.531	-
Tricéfalo, S.A.	15.273	-
Renfapex 2000, S.A.	4.368	-
Desarrollos Inmobiliarios de Castilla		
La Mancha, S.A.	3.958	-
Bano Real, S.A.	5.449	-
Residencial Langa, S.A.	4.022	-
Alfil Logistics, S.A.	2.697	-
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.	17	(5.188)
Comercial del Ferrocarril, S.A.	2.235	(2.291)
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.	591	(257)
Águilas Residencial, S.A.	3.614	-
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	2.995	-
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	23.616	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.	3	(3.576)
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	26	(1.530)
Centro Estación Miranda, S.A.	4.328	-
Certrail, A.I.E.	1.311	-
Resto de Empresas del Grupo y asociadas	13.592	(2.253)
<b>Total</b>	<b>155.541</b>	<b>(15.200)</b>

Los saldos deudores con Comercial del Ferrocarril, S.A. y con Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. incluyen unos importes de 1.406 y 558 miles de euros, respectivamente, correspondientes a las cuotas que ambas sociedades aportan en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades (véase nota 13(a)).

(Continúa)

# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Las principales sociedades participadas y la información relacionada con las mismas se detalla a continuación:

Nombre	Actividad	Miles de euros			
		Porcentaje de participación	Coste de la participación	Capital y reservas	Beneficios (pérdida) del ejercicio 2002
Equipamientos de Espacios y Emisiones, S.A. (EQE/IDESA) (a)	Gestión inmobiliaria	100%	5.449	5.821	1.799
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%	5.211	8.481	3.580
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (a)	Enajenación y manipulación de materiales ferroviarios	100%	120	351	1.047
REDALSA, S.A. (a)	Soldadura y regeneración de carril	32%	188	2.973	977
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (a)	Investigación ferroviaria	91%	153	9.108	1.308
Total participaciones directas superiores al 50%			11.121		
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) (a)	Transportes ferroviarios	20%	12.721	109.224	6.455
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	8.414	21.379	9
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT) (a)	Transportes ferroviarios	30%	6.864	12.621	1.155
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	6.729	16.889	(27)
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	5.599	13.980	1.172
Promociones Residenciales Solérol, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	4.111	9.483	8.707
Bano-Rail, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.690	9.102	886
Tricéfalo, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.606	8.916	(328)
Rezfurbo, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.234	8.041	570
Albano Alcazar, S.A. (b)	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos de potencia y aux. acondicionado	20%	2.940	1.250	(66)
Alfil Logística, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	2.404	4.589	(898)
Centro Estación Miranda, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.200	3.000	(15)
Algebris Logística, S.A. (b)	Gestión inmobiliaria	40%	806	2.016	(229)
Agullas Residencial, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	720	1.787	(13)
Renfevana, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	601	1.832	(65)
Otras participaciones	Varias	-	14.020	-	-
Total participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%			77.640		

(a) Cuentas anuales auditadas al 31 de diciembre de 2002.

(b) Cuentas anuales sin auditar al 31 de diciembre de 2002.

(Continúa)



ENTIDAD PÚBLICA 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 2002 es como sigue:

	Miles de euros	
	A largo plazo	A corto plazo
Situaciones transitorias de financiación	2.945.520	-
Compensación de diferencias negativas de cambio	409.722	-
Subvenciones a la explotación	146.968	-
Subvención Plan de Recursos Humanos	277.057	9.442
Subvenciones incentivo al tráfico de cercanías	53.298	-
	<u>3.832.565</u>	<u>9.442</u>

(a) Situaciones transitorias de financiación

El detalle de la composición del saldo de este apartado al 31 de diciembre de 2002 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros
Deuda por déficits anteriores a 1994	2.870.763
Compensaciones Contrato-Programa para pérdidas anteriores a 1994 (nota 8)	<u>74.757</u>
	<u>2.945.520</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 2002 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 (o)).

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 2002 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 2002 es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2001	387.490
Diferencias de cambio ejercicio 2002 (nota 18)	66.994
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2001 (nota 8 (b))	<u>(44.762)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2002	<u>409.722</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 2002 es el que se detalla a continuación:

	Miles- de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2001	146.968
Subvenciones del ejercicio 2002	
Registradas en la cuenta de pérdidas y ganancias (nota 15)	1.187.510
Por compensación de pérdidas (nota 8)	<u>157.964</u>
	1.492.442
Consignaciones ejercicio 2002 cobradas	<u>(1.345.474)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2002	<u>146.968</u>

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA 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 2002 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 período 2002-2004, es como sigue:

	Miles de euros
Por contrato de servicio público de cercanías	195.983
Por contrato de servicio público de regionales	51.302
Por gestión de la infraestructura	724.845
Compensación de intereses	215.380
Registrado en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias (nota 15)	1.187.510
Por compensación de pérdidas (nota 8)	157.964
	<u>1.345.474</u>

(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 2002 es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2001	234.275
Plan de reestructuración ejercicio 2002 (nota 15)	82.275
Consignaciones cobradas en 2002	(30.051)
Saldo al 31 de diciembre de 2002	<u>286.499</u>

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 PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

La subvención anual de 30.051 miles de euros 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 2002 la Sociedad ha procedido a registrar 52.225 miles de euros adicionales de acuerdo con la evaluación real del coste del Plan de Recursos Humanos correspondiente al ejercicio 2002, 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 2002 es como sigue:

	Miles de euros
Cientes por transporte de mercancías	105.846
Cientes por transporte de viajeros	1.080
Cientes por servicios y concesiones	125.848
Ferrocarriles extranjeros, deudores	2.184
Deudores entidades públicas	
Deudores por tráfico	29.377
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas y prestación de servicios	47.010
Deudores, otros	10.137
Ingresos pendientes de facturar	
Deudores por venta de terrenos	5.880
Otros	79.628
Otros deudores	17.581
	<u>424.571</u>
Menos:	
Provisión para insolvencias	(88.347)
Provisión para bonificaciones	(12.639)
	<u>(100.986)</u>
	<u>323.585</u>

La cuenta "Clientes por servicios y concesiones" recoge, principalmente, un importe de 44.860 miles de euros correspondiente a los derechos de cobro por la cesión de uso de la red de fibra óptica de Renfe, y un importe de 26.400 miles de euros correspondiente a las operaciones patrimoniales de venta de terrenos desarrolladas por la Entidad.

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

El detalle de otros ingresos pendientes de facturar a 31 de diciembre de 2002 es como sigue:

	Miles de euros
Transportes de mercancías pendientes de facturar	12.655
Transporte de viajeros pendientes de facturar	38.695
Subvenciones de Comunidades Autónomas pendientes de facturar	9.321
Indemnización por siniestros pendiente de recibir (nota 19)	6.155
Fibra óptica, servicios y concesiones pendientes de facturar	2.660
Otros conceptos pendientes de facturar	10.142
	<u>79.628</u>

El movimiento de las provisiones para insolvencias y bonificaciones durante el ejercicio 2002 es como sigue:

	Miles de euros		
	Provisión para insolvencias	Provisión para bonificaciones	Total
Saldos al 1 de enero	(60.509)	(9.669)	(70.178)
Dotaciones	(29.676)	(10.062)	(39.738)
Aplicaciones de la provisión	1.838	7.092	8.930
Saldos al 31 de diciembre	<u>(88.347)</u>	<u>(12.639)</u>	<u>(100.986)</u>

(8) Fondos propios

El detalle y movimiento de los fondos propios durante el ejercicio 2002 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 (c)), así como del inmovilizado construido por el Ministerio de Fomento cuya propiedad ha sido traspasada a Renfe. El saldo al 31 de diciembre de 2002 recoge, principalmente, el importe de las obras de remodelación de las Redes Arteriales Ferroviarias de Sevilla, Córdoba, Gijón y Jaén realizadas por el Ministerio.

(Continúa)



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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.

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 (c)). En esta cuenta se registran asimismo las plusvalías, así como las correspondientes regularizaciones, producidas por la afluencia 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 2002 Renfe ha registrado un importe de 157.964 miles de euros como aportación para compensación de pérdidas correspondiente al ejercicio 2002, 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 2002 a favor de Renfe, siguiendo hipótesis coherentes con los niveles de exigencia y objetivos de dicho Contrato-Programa.

Siguiendo los criterios establecidos por la Intervención General de la Administración del Estado en sus sucesivos informes de control financiero de la liquidación del Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000 y lo establecido en los Estatutos de Renfe, la Entidad ha registrado en el ejercicio 2002 la aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2001 por importe de 44.762 miles de euros reduciendo deuda por cuenta del Estado correspondiente a compensación de diferencias negativas de cambio. En consecuencia, Renfe ha disminuido en 29.479 miles de euros el epígrafe "Aportación para compensación de pérdidas" y ha aumentado en 15.283 miles de euros el epígrafe "Resultados de ejercicios anteriores", ambos del capítulo "Fondos propios" con abono a 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)).

(Continúa)



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(c) Saneamiento del balance por adaptación a los nuevos principios

La cuenta "Saneamiento 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 1.081.945 miles de euros y se debió fundamentalmente a dotaciones de provisiones de personal, provisiones de grandes reparaciones y amortizaciones de explanaciones.

(9) Ingresos a Distribuir en Varios Ejercicios

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto recoge, principalmente, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2002 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros			Total
	Fondos FEDER	Otras subvenciones en capital	Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	
Saldos al 31 de diciembre de 2001	469.441	76.502	22.944	568.887
Fondos FEDER recibidos en 2002	62.550	-	-	62.550
Otras subvenciones recibidas en 2002	-	24.627	173	24.800
Otros ingresos a distribuir recibidos en el ejercicio 2002	-	-	488	488
Imputación a resultados del ejercicio a subvenciones de capital a diversos epígrafes	(34.117)	(4.695)	(343)	(39.155)
	-	-	(587)	(587)
Saldos al 31 de diciembre de 2002	497.874	96.434	22.675	616.983

(Continúa)

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

**(10) Provisiones para Riesgos y Gastos**

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" durante el ejercicio 2002 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros			
	Provisiones para gastos de personal		Provisión para grandes reparaciones	Total
	Premios de permanencia	Otros		
Saldos al 31.12.2001	31.418	3.054	13.762	48.234
Dotación del ejercicio	2.920	24.068	902	27.890
Pagos del ejercicio	(1.440)	(24.027)	-	(25.467)
Excesos	-	-	(1.136)	(1.136)
Regularización	40	-	-	40
Traspasos netos entre corto y largo plazo	-	-	116	116
Saldos al 31.12.2002	32.938	3.095	13.644	49.677

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 (h)). La dotación del ejercicio incluye un importe de 1.471 miles de euros que corresponden al rendimiento interno del fondo constituido.

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 2002 adjunto, se encuentran registrados 11.474 miles de euros correspondientes a los compromisos por jubilaciones anticipadas correspondientes al expediente de regulación de empleo 2001-2002 cuyo pago se ha producido el 31 de enero de 2003. Durante el ejercicio 2002 se ha dotado un importe de 82.275 miles de euros (véase nota 16) y se han producido pagos por importe de 70.801 miles de euros.

**(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 Plan de Actuación Plurianual (PAP).

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Al 31 de diciembre de 2002 el detalle de las deudas financieras de Renfe es como sigue:

Miles de Euros						
Tipo de interés	Saldo disponible a tipo de cambio al 31.12.02	Diferencias de cambio no realizadas (nota 3(m))	Diferencias de cambio en el cierre euro (*)	Saldo disponible a tipo de cambio histórico	Saldo disponible a tipo de cierre menos diferencia de cambio	
					Vencimiento	
					A corto plazo	A largo plazo
<b>Deuda en moneda extranjera</b>						
Banco Europeo de Inversiones	0,00% a 6,9%	458.978	(182.986)	-	295.982	40.884
Eurofima	0,00% a 5,5%	797.267	(277.777)	-	519.490	256.651
Diferencias de cambio realizadas (refinanciación) (nota 3 (n))	-	-	-	-	-	(8.168)
<b>Total deuda en moneda Extranjera</b>		<b>1.256.245</b>	<b>(460.763)</b>	<b>-</b>	<b>815.472</b>	<b>599.367</b>
<b>Préstamos y créditos en Euros</b>						
Banco Europeo de Inversiones	2,02% a 11,55%	1.110.061	-	(37.448)	1.072.613	76.848
Eurofima	2,75% a 11,00%	691.294	-	(1.579)	689.720	-
Depfa-Bank Europe plc	Eurobor +0,064% a 0,09%	1.200.000	-	-	1.200.000	-
Instituto de Crédito Oficial	Eurobor +0,095%	500.000	-	-	500.000	-
Banco Bilbao Vascaya	Eurobor +0,0625% a 0,08%	1.070.708	-	-	1.070.708	120.302
Ahorro Corporación	-	-	-	-	-	-
Financiera Sindicado (**)	9,17%	240.405	-	-	240.405	-
Instituto de Crédito Oficial	-	-	-	-	-	-
Sindicado	Eurobor + 0,07%	130.253	-	-	130.253	-
Santander Central Hispania	8,45%	30.050	-	-	30.050	-
Pólizas de crédito (varios bancos)	Tipo fijo y Eurobor + spread	38.290	-	-	38.290	-
<b>Total préstamos y créditos en euros</b>		<b>5.031.066</b>	<b>-</b>	<b>(39.027)</b>	<b>4.992.039</b>	<b>4.726.649</b>
<b>Obligaciones y bonos</b>						
Obligaciones mayo 94	9,55%	60.101	-	-	60.101	-
Obligaciones junio 94	9,95%	60.101	-	-	60.101	-
Obligaciones julio 94	9,90%	90.152	-	-	90.152	-
Obligaciones julio 94	10,30%	60.101	-	-	60.101	-
Obligaciones octubre 94	10,50%	48.081	-	-	48.081	-
Bonos diciembre 94	10,55%	18.030	-	-	18.030	-
Obligaciones julio 93	10,00%	36.061	-	-	36.061	-
Obligaciones marzo 96	9,70%	180.304	-	-	180.304	-
		<b>552.931</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>552.931</b>	<b>-</b>
<b>Pagarés de empresa en euros</b>		<b>394.310</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>394.310</b>	<b>160</b>
<b>Total obligaciones, bonos y pagarés</b>		<b>947.241</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>947.241</b>	<b>553.091</b>
<b>Total deudas financieras</b>		<b>7.234.552</b>	<b>(440.773)</b>	<b>(39.027)</b>	<b>6.754.752</b>	<b>5.789.509</b>

(\*) Esta columna recoge el saldo de la cuenta "Diferencias de cambio en la financiación patrimonial defendida por el efecto euro" (véase nota 3 (m)).

(\*\*) Préstamo a tipo fijo estructurado mediante una permuta 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 PÚBLICA 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	Miles de euros
2003	1.087.377
2004	464.252
2005	465.238
2006	596.291
Después de 2006	4.621.394
	<u>7.234.552</u>

El tipo de interés medio del pasivo de Renfe al 31 de diciembre de 2002 es del 4,43 % anual.

Al 31 de diciembre de 2002, el límite de las líneas de crédito que Renfe tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 548.888 miles de euros, de los cuales se encontraban dispuestos 38.290 miles de euros. El vencimiento de las pólizas de crédito se producirá en el ejercicio 2003.

(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.

Al 31 de diciembre de 2002 Renfe únicamente mantiene ciertas operaciones de permuta financiera sobre tipos de interés (SWAPS) cuyos valores nominales ascienden a 917.610 miles de euros.

El vencimiento de los valores nominales de las permutas financiera y su valor de mercado a 31 de diciembre de 2002, calculado de acuerdo con criterios de valoración generalmente aceptados, son como sigue:

Vencimiento	Número de operaciones	Miles de euros	
		Nominal	Valor de mercado
2.003	2	166.346	6.343
2.004	2	210.354	4.125
2.005	1	120.202	346
2.006	2	420.708	(15.293)
	7	<u>917.610</u>	<u>(4.479)</u>

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Las permutas financieras existentes tienen como contrapartida a entidades bancarias de reconocido prestigio cuyas calificaciones crediticias según la Agencia Moody's Investor Service se sitúan en el rango A1 a Aa3. Estas operaciones consisten básicamente en transformar tipos de interés fijo del euro y franco suizo que oscilan entre un 4,17% y un 9,90% anual de operaciones principales por importe de 917.610 miles de euros en tipos o cestas de tipo de interés variable del euro, franco suizo, libra esterlina y dólar estadounidense.

(13) Situación Fiscal

El detalle de la composición del saldo con las Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2002 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Hacienda pública deudora	
Por Impuesto sobre Sociedades	
Del ejercicio 2001	387
Del ejercicio 2002	222
Por otros impuestos	<u>161</u>
	<u>770</u>
Hacienda Pública acreedora	
Por IVA	11.764
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre Rendimientos del Capital Mobiliario	<u>16.326</u>
Organismos de la Seguridad Social acreedores	<u>22.755</u>
	<u>50.845</u>

(a) Impuesto sobre Sociedades

La Entidad presenta anualmente una declaración a efectos del Impuesto sobre Sociedades en régimen de declaración consolidada con las sociedades dependientes que se describen en la nota 3(n). 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.

(Continúa)



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

**Memoria de Cuentas Anuales**

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 2002 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 2002, del cual la Entidad, como empresa dominante dentro del grupo consolidado, es responsable tributaria:

	Miles de euros
Resultado contable del ejercicio, antes de impuestos	(28.380)
Diferencias permanentes	1.006
Diferencias temporales	
Con origen en el ejercicio	136.194
Reversión de ejercicios anteriores	(89.714)
Base imponible de la Entidad	19.106
Base imponible aportada por las sociedades dependientes	6.539
Base imponible consolidada previa	25.645
Ajustes de consolidación	(607)
Base imponible consolidada	25.038
Compensación bases imponibles negativas	
De la Entidad	(25.024)
De las sociedades dependientes	(14)
Cuota al 35%	-
Retenciones y pagos a cuenta	
De la Entidad	(23)
De las sociedades dependientes	(199)
Impuesto sobre Sociedades a cobrar	(222)

(Continúa)



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

El ingreso por Impuesto sobre Sociedades se calcula como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Base contable aportada por las sociedades dependientes después de la compensación de sus bases imponibles negativas al 35%	2.284
Deducciones aplicadas por las sociedades dependientes	<u>(121)</u>
Ingresos del ejercicio de la Entidad	<u>2.163</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 1.406 y 558 miles de euros, respectivamente (véase nota 5(ii)).

El detalle de las diferencias temporales en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Con origen en el ejercicio	
Provisión para insolvencias	32.731
Dotaciones a planes de jubilación	65.324
Provisión para riesgos y gastos	28.573
Provisiones para deudores	<u>9.566</u>
	<u>136.194</u>
Reversión de ejercicios anteriores	
Provisión para insolvencias	(22.983)
Provisión para riesgos y gastos	(28.257)
Dotaciones a planes de jubilación	(36.389)
Provisión para deudores	<u>(2.085)</u>
	<u>(89.714)</u>

La Entidad, siguiendo un criterio de prudencia, no registra el efecto impositivo anticipado de las diferencias temporales. Al 31 de diciembre de 2002 no existen impuestos sobre sociedades diferidos.

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA 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:

Ejercicio	Miles de euros	Plazo máximo para compensar
1998	189.962	2013
1999	210.107	2014
2000	169.122	2015
2001	51.439	2016
	<u>620.630</u>	

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.

La Entidad dispone de deducciones por doble imposición de dividendos generados en 2002 por 3.356 miles de euros pendientes de aplicar hasta el ejercicio 2017.

(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 que entró en vigor el 1 de enero de 1998. Las subvenciones registradas por Renfe en el ejercicio 2002 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 60.882 miles de euros que ha sido recogido como gasto en el epígrafe "Efecto prorrata de IVA" en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta. El desglose de este importe de acuerdo con la naturaleza del gasto en que se originó el IVA no deducible es el siguiente:

	Miles de euros
Gastos de personal	67
Energía y combustible para tracción	10.790
Energía, uso distinto de tracción	1.696
Consumo de materiales	11.646
Servicios del exterior y gastos diversos	<u>36.683</u>
	<u>60.882</u>

(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**

Durante el ejercicio 2002, la Oficina Nacional de Inspección (en adelante, ONI) ha realizado diversas actuaciones de comprobación de las declaraciones fiscales correspondientes al período 1998 - 2000 que se resumen a continuación:

	Situación	Importe de las actas (miles de euros)
<u>Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas</u>		
Ejercicios 1998 y 1999	Actas de conformidad	162 (a)
Ejercicio 2000	Comprobado y conforme	-
<u>Impuesto sobre el Valor Añadido</u>		
Ejercicio 1998	Acta en disconformidad, interpuesto recurso económico - administrativo	110.434 (a)
Ejercicios 1999 y 2000	Acta en disconformidad, no confirmada por el Jefe de la ONI. Ampliación de actuaciones por tres meses	-
<u>Impuesto sobre Rendimientos del Capital Mobiliario</u>		
Ejercicios 1998 y 2000	Comprobado y conforme	-
Ejercicio 1999	Actas de conformidad	158 (b)
<u>Impuesto sobre no residentes</u>		
Ejercicios 1998, 1999 y 2000	Comprobado y conforme	-
<u>Impuesto sobre Sociedades</u>		
Ejercicio 1998	Comprobado y conforme	-
Ejercicio 1999	Acta en disconformidad. Ampliación de actuaciones por tres meses	-
Ejercicio 2000	Diligencia con propuesta de ajuste en base imponible, sin modificación de cuota tributaria	-

(a) Incluye cuota e intereses

(b) Importe a devolver por la Administración

La Entidad ha registrado al 31 de diciembre de 2002 los importes correspondientes a las actas firmadas de conformidad. La Dirección de la Entidad no ha provisionado, sin embargo, las actas recurridas al considerar que de las mismas no surgirán pasivos adicionales significativos, ni tampoco como consecuencia de las actuaciones inspectoras en curso.

Al 31 de diciembre de 2002 Renfe tiene abiertos a inspección los ejercicios 2001 y 2002 para los principales impuestos que le son aplicables. La Dirección de la Entidad considera que no surgirían pasivos de importe significativo como consecuencia de futuras inspecciones tributarias.

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(14) Ingresos por Tráficos

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta, es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Ingresos viajeros	
Unidad de Negocio de Grandes Líneas	371.413
Unidad de Negocio de Cercanías	310.463
Unidad de Negocio de Alta Velocidad	210.629
Unidad de Negocio de Regionales	106.610
Ingresos mercancías	
Unidad de Negocio de Cargas	209.214
Unidad de Negocio de Transporte Combinado	117.354
	<u>1.325.683</u>

(15) Subvenciones

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta, es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Subvenciones a la explotación (nota 6 (c))	
Gestión de infraestructura	724.845
Contrato de servicio público de regionales	51.302
Contrato de servicio público de cercanías	195.983
Compensación de intereses	215.380
	<u>1.187.510</u>
Plan de recursos humanos (nota 6(d))	<u>82.275</u>
	<u>1.269.785</u>

En este epígrafe se recogen las consignaciones de crédito del Estado a favor de Renfe para el año 2002 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.

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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.

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros
Sueldos y salarios	822.034
Seguridad social y fondos de colaboración	259.026
Dotación premios de permanencia	1.449
Otros gastos	39.715
Total sueldos, salarios y otros	<u>1.122.224</u>
Dotación plan jubilaciones ERE 2001/2002 (nota 10)	<u>82.275</u>
Total gastos de personal	<u>1.204.499</u>

El número medio de empleados durante el ejercicio 2002, distribuido por categorías y de acuerdo con los niveles definidos en el Convenio Colectivo de Renfe, es como sigue:

Categoría	
Dirección	25
Personal de estructura	2.207
Mando intermedio	3.760
Niveles 8-10	45
Nivel 7	159
Nivel 6	6.164
Nivel 5	8.022
Nivel 4	7.621
Nivel 3	3.856
	<u>31.859</u>

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(17) Servicios Exteriores y Gastos Diversos

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros
Reparaciones y conservación	320.938
Gastos ligados al tráfico	104.789
Remuneración de agencias de viajes	40.476
Publicidad y propaganda	26.626
Alquileres y cánones	36.027
Servicios de profesionales independientes	22.515
Primas de seguros	8.204
Suministros	9.485
Tributos	7.824
Material de oficina	5.746
Otros	75.871
<b>Total</b>	<b>658.501</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, acarreo 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 2002 es como sigue:

	Miles de euros
Gastos:	
Préstamos a largo plazo	277.810
Diferencia negativa de cambio realizadas	66.994
Préstamos a corto plazo	2.821
Obligaciones	58.136
Pagarés	19.159
Operaciones de futuro (a)	68.072
Otros gastos financieros	2.587
	<u>495.579</u>
Ingresos:	
Operaciones de futuro (a)	(71.406)
Compensación por diferencias de cambio (nota 6)	(66.994)
Otros ingresos financieros	(1.567)
	<u>(139.967)</u>
Premios de permanencia	<u>1.471</u>
Total intereses netos de financiación	<u>357.083</u>

(a) Corresponden a operaciones de futuro de tipo de interés (SWAPs).

(19) Resultados Extraordinarios

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta, recoge los conceptos que se detallan a continuación:

	Miles de euros
Ingresos extraordinarios	11.550
Gastos extraordinarios	(11.137)
Resultados extraordinarios positivos	<u>413</u>

En el epígrafe de "Gastos extraordinarios" la Entidad ha registrado 1.727 miles de euros correspondientes al importe necesario para completar la amortización principalmente de material rodante sin aprovechamiento comercial (véase nota 4).

(Continúa)

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Como resultado de un siniestro, Renfe ha dado de baja inmovilizaciones materiales por un valor neto contable de 6.155 miles de euros con cargo a gastos extraordinarios. Asimismo, ha reconocido un ingreso extraordinario por este mismo importe, correspondiente a la indemnización de la compañía de seguros pendiente de recibir a 31 de diciembre de 2002 (véase nota 7). En el mes de enero del ejercicio 2003, la Entidad ha percibido 7.000 miles de euros como entrega a cuenta de la futura liquidación de la indemnización.

(20) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2002, no existen activos de importancia dedicados a la protección y mejora del medioambiente, ni se ha incurrido en gastos relevantes de esta naturaleza durante el ejercicio.

Asimismo, durante el ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2002 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

La Dirección de la Entidad estima que no existen contingencias significativas relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar dotación alguna a la provisión de riesgos y gastos de carácter medioambiental al 31 de diciembre de 2002.

(21) Cuadro de Financiación

Los cuadros de financiación de los ejercicios 2002 y 2001 se presentan en el Anexo II, el cual forma parte integrante de esta nota de la memoria de las cuentas anuales.

(22) Compromisos

Al 31 de diciembre de 2002 los avales prestados ante diversas entidades ascienden a 32.747 miles de euros.

(23) Remuneración y Saldos con Miembros del Consejo de Administración

Las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración en 2002 han sido únicamente en concepto de sueldos y salarios y dietas y, han ascendido a 413,44 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2002 existen 5 miles de euros pendientes de pago a miembros del Consejo de Administración, no existiendo ningún otro tipo de saldo.

(Continúa)

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

**(24) Cuenta de Resultados por Área de Actividad del Ejercicio 2002**

La cuenta de resultados por área de actividad correspondiente al ejercicio 2002 es la siguiente:

	Cuentas	Regimen	AFE	Plan rentabilidad	Trans. VII (1)	Admón. Infraestructura	Comercio	Deuda del Estado	Subvenciones	Coste seguridad	Total
Ingresos de tarifas	700.467	186.633	233.629	947.661	275.511	27.962	33.883	-	-	-	1.325.087
Ingresos comerciales	50.967	575	466	55.385	275.511	27.962	33.883	-	-	-	571.687
Comercio (C.E.A.A.)	1.691	39.939	-	-	-	2.447	-	-	-	-	23.622
Ingresos de explotación	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Clientes	322.487	126.983	211.991	731.686	277.311	30.939	33.883	-	-	-	1.685.572
Ingresos a distribuir	1.263	0	436	7.386	2.361	31.681	56	-	-	-	48.133
Trabajos realizados por la Empresa	-	-	980	18.324	-	30.949	7.186	-	-	-	35.039
Tasa de seguridad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.441	5.441
Aplicación del Estado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Administración de Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	124.841	-	124.841
Explotación	-	-	-	-	-	-	-	-	191.984	-	191.984
Regimenes	-	-	-	-	-	-	-	-	11.302	-	11.302
Deuda Estado y ajuste impuesto	-	-	-	-	-	-	-	-	318.276	-	318.276
Imp. Devengado plan R.R. 2001	-	-	-	-	-	-	-	-	82.279	-	82.279
Gastos propios	923.498	136.902	212.481	141.278	239.632	76.879	28.129	-	1.269.793	5.441	3.029.996
Ingresos de Transmisión	11.562	6.436	6.347	259.583	86.199	18.432	288.341	-	-	-	375.538
Total ingresos	554.865	133.146	236.329	962.649	325.887	95.313	296.329	-	1.269.793	5.441	3.685.512
Personal	18.815	63.680	18.567	411.355	36.223	311.446	77.626	-	-	-	1.122.239
Gastos plan de R.R. 2001	-	-	-	-	-	-	82.279	-	-	-	82.279
Gastos de servicios	-	-	-	33.119	-	-	143.167	-	-	-	176.286
Materiales y servicios	79.417	14.115	75.687	389.871	31.865	139.913	111.151	-	-	6.187	776.436
Valoración de provisiones	-	-	-	1249	-	-	-	-	-	-	1.249
Subvenciones	36.419	30.411	21.494	136.731	36.396	161.742	3.946	-	-	-	487.599
Pérdidas vitales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intermedios	144	2.159	-	4.298	239	8.396	102	-	-	-	16.044
Intereses corrientes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intereses	453	1.237	138	7.344	5.726	2.348	3.076	-	-	-	20.502
Gastos propios	926.886	146.237	121.677	818.591	180.844	678.787	425.356	-	-	6.187	2.661.127
Gastos de transmisión	109.619	73.126	39.500	349.961	22.648	26.833	34.061	-	-	-	579.148
Total gastos	946.505	219.363	160.227	1.662.316	303.492	707.640	477.601	-	-	6.187	3.231.647
Margen de contribución	(111.640)	(86.216)	66.381	(699.667)	122.395	(612.327)	(181.272)	-	1.269.793	(1.182)	(66.664)
Costes por distribución	19.414	7.027	6.220	44.330	9.202	31.072	(117.311)	-	-	-	-
Ingresos extraordinarios y Deuda	36.476	2.072	9.971	81.600	39.789	69.980	(280)	119.930	-	-	336.786
Resultados antes de IVA	(199.915)	(101.074)	(31.199)	(1.055.093)	98.389	(772.961)	(82.341)	(119.840)	1.269.793	(1.182)	(22.699)
Resultados extraordinarios	2.289	(1.275)	948	(4.944)	(9.242)	6.421	1.287	-	-	-	(17)
Resultado	(1176.631)	(104.351)	(32.061)	(1.064.041)	89.147	(766.540)	(81.054)	(118.553)	1.269.793	(1.182)	(22.716)
Único impuesto de IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(66.862)
Impuesto sobre Sociedades	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.163
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(26.315)
Ajustes compensatorios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
De pérdidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(17.864)
Resultado de Gestión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(44.179)

(1) Las Unidades de Negocio incluidas en el título VIII son las encargadas de la comercialización de las telecomunicaciones, la gestión de las Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio propio adscrito a RENFE, no utilizado para uso ferroviario.

JOHN H. HARRIS, JR., A. F. PAPPAS, AND  
WILLIAM H. HARRIS, JR.

Unidad y movimiento de la familia propia  
para las personas con discapacidad  
de 31 de diciembre de 2002 y 2003.

est o grande desafio em um país de recursos

[illegible]

(a) L'arrivante à migration de plans a été

Estos datos fueron parte integrante de la sede de la Secretaría de Comercio Exterior (SECE) en el mes de julio de 2001, en un momento en el cual los resultados

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cuadros de Financiación  
para los ejercicios anuales terminados  
en 31 de diciembre de 2002 y 2001  
(Expresados en miles de euros)

Aplicaciones		2002	2001	Orígenes		2002	2001
Gastos de establecimiento		1.493	-				
Adquisiciones de intangibles				Recursos procedentes de las operaciones:			
Intangibilizaciones financieras				Subvención Plan de Viabilidad		377.206	279.603
Intangibilizaciones materiales y en curso				Deudas financieras y otros deudas a largo plazo		157.964	178.404
Intangibilizaciones financieras				Traspaso a corto plazo de otros entitades públicas deudas a largo plazo		653.975	1.234.248
				Traspaso a corto plazo de Estado deudor a largo plazo		3.637	-
				Traspaso a corto plazo de gastos a distribuir en varios ejercicios		9.442	31.051
				Cesión de activos por parte del Estado		75	3.089
				Provisiones para riesgos y gastos		471	5.974
				Emisión de intangibilizaciones financieras		116	-
				Cancelación anticipada y traspaso a corto plazo de intangibilizaciones financieras y deudas a largo plazo		160.354	90.266
				Aumento de ingresos a distribuir en varios ejercicios		6.333	1.244
						87.838	53.412
Total aplicaciones		1.506.894	1.168.120	Total orígenes		1.406.611	1.916.291
Aumento del capital circulante		39.717	548.171	Diminución del capital circulante		-	-
		1.406.611	1.916.291			1.406.611	1.916.291

## Variaciones en el capital circulante

	2002		2001	
	Aumento	Disminuciones	Aumento	Disminuciones
Existencias	10.458	-	1.148	-
Deudores y Estado deudor	2.211	-	30.964	-
Intereses a cobrar operaciones SWAP	-	14.274	-	33.356
Tercería	2.167	-	-	1.184
Ajustes por periodificación	-	5.247	216	-
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	3.818	-	253.922	-
Intereses a corto plazo de deudas financieras	29.663	-	36.229	-
Deudas financieras	43.226	-	249.059	-
Procedentes y acreedores	-	36.310	11.173	-
	95.548	55.831	582.711	34.540
Variación del capital circulante	-	10.717	-	548.171
	95.548	95.548	582.711	582.711

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

Cuadros de Financiación  
para los ejercicios anuales terminados  
en 31 de diciembre de 2002 y 2001  
(Expresados en miles de euros)

La conciliación del resultado del ejercicio con recursos procedentes de las operaciones es como sigue:

	2002	2001
<b>Resultado del ejercicio</b>		
Más		
Dotaciones a las amortizaciones	(26.217)	(133.641)
Gastos extraordinarios por amortización de activos no operativos	487.599	490.732
Gastos extraordinarios por retiros de repuestos para el inmovilizado	1.727	11.378
Gastos a distribuir en varios ejercicios imputados a resultados	201	13.962
Dotación provisión del inmovilizado material	5.907	7.759
Dotación a la provisión para obligaciones con el personal	119	-
Dotación de otras provisiones	26.988	26.354
Pérdidas por retiros de inmovilizado	902	1.100
Dotación provisión inmovilizado financiero	16.044	6.443
	3.497	1.280
<b>Menos</b>		
Ingresos a distribuir en varios ejercicios traspasados a resultados	(39.742)	(34.011)
Beneficios por venta de inmovilizado	(96.741)	(81.506)
Ingresos por convenios con Comunidades Autónomas	-	(22.295)
Aplicación de provisiones a resultados	(1.096)	(5.241)
Supresión de pasos a nivel	(1.982)	(2.711)
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>377.206</b>	<b>279.603</b>

Este anexo forma parte integrante de la nota 21 de la memoria de cuentas anuales de 2002, junto con la cual debe ser leído.



### MEMORIA RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE CARÁCTER ECONÓMICO - FINANCIERO

En el ejercicio 2002, las relaciones entre Renfe y el Estado se han regido por lo establecido en los Presupuestos Generales del Estado para dicho año y en el Programa de Actuación Plurianual para el periodo 2002 - 2004 (en adelante, PAP 2002), que fue aprobado por el Consejo de Ministros el 24 de mayo de 2002.

En la elaboración del PAP 2002, se ha continuado con los objetivos y compromisos fijados en el Contrato - Programa 1999 - 2000 (en adelante, C-P 1999-2000), enmarcando la gestión de la Entidad en las directrices fijadas por el mismo.

En el Anexo A, se presentan las subvenciones y aportaciones del Estado para el ejercicio 2002 clasificadas según lo establecido en la Memoria del PAP 2002, que mantiene la estructura fijada en el C-P 1999-2000. El importe total de las ayudas del Estado asciende a 1.375.524 miles de euros y su clasificación por capítulos presupuestarios de los Presupuestos Generales del Estado es la siguiente:

	<u>Miles de euros</u>
Capítulo IV	703.689
Capítulo VII	<u>671.835</u>
	<u>1.375.524</u>

Asimismo, en los Presupuestos Generales del Estado se reflejó una consignación de crédito, por importe de 962 miles de euros, a favor de Renfe para la financiación de sus aportaciones a la Agrupación Europea de Interés Económico Sur Europa Mediterráneo, entidad encargada de llevar a cabo los estudios técnicos, económicos y jurídicos para la futura construcción y explotación del tramo transpirenaico entre Figueras y Perpignan de la línea de Alta Velocidad que unirá España y Francia.

Adicionalmente, Renfe ha percibido subvenciones para la financiación de inversiones por importe total de 80.994 miles de euros (véase Anexo B), de las cuales 18.444 miles de euros corresponden a aportaciones abonadas por diversas Comunidades Autónomas, entre las que destacan la Junta de Castilla y León y la Xunta de Galicia, como consecuencia de los convenios establecidos para la mejora y renovación de las infraestructuras ferroviarias.

Respecto a la evolución del ejercicio, cabe señalar que el superávit de gestión ha ascendido a 131.747 miles de euros, frente al superávit obtenido en el ejercicio anterior que fue de 44.763 miles de euros, mejora que se ha visto acompañada de una disminución en las subvenciones y aportaciones del Estado de 3,9 millones de euros.

Los ingresos comerciales han presentado un crecimiento de 88,3 millones de euros respecto al ejercicio anterior.

(Continúa)

## Anexo A

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Subvenciones del Estado

(Expresado en miles de euros)

Normativa	Finalidad	Importe concedido en el ejercicio	Importe cobrado en el ejercicio
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Contrato Servicio Público de Cercanías	195.983	195.983
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Contrato Servicio Público de Regionales	51.302	51.302
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Gestión de la Infraestructura	724.845	724.845
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Compensación de intereses financiación Deuda Estado	215.380	215.380
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Compensación de pérdidas	157.964	157.964
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Plan Recursos Humanos	30.050	30.051
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2002	Agrupación Europea Interés Económico - SEM	962	729
Total		1.376.486	1.376.245

Anexo B

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES  
Subvenciones recibidas de Comunidades Autónomas y Unión Europea  
(Expresado en miles de euros)

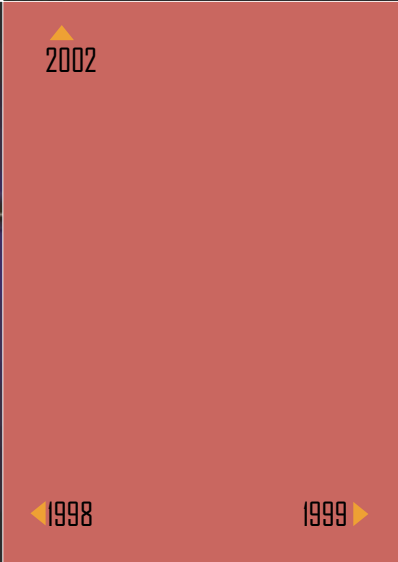
Normativa	Finalidad	Importe cobrado en el ejercicio
Fondos Europeos Desarrollo Regional (FEDER)	Financiación de inversiones	62.550
Convenios con Comunidades Autónomas	Financiación de inversiones	18.444
	Total	80.994







2000



Edita:

**Dirección de Comunicación  
Corporativa y Relaciones Externas.**

Diseño y maquetación:

**Tau Diseño.**

Depósito Legal:

Imprime:

**Global Print S.L.**

**Impreso en papel ecologico y libre de cloro.**



