

Informe Anual |   
*Annual Report* | Renfe

2004

# Índice

1. Introducción	5
2. Síntesis de gestión	9
2.1. Marco de relaciones Estado-Renfe	10
2.2. Síntesis de resultados económicos: comparación de los resultados de 2004 con los del ejercicio anterior por unidad de negocio, convenios y total	11
3. Actividades y resultados de las Unidades de Negocio	19
3.1. Cercanías	20
3.2. Regionales	26
3.3. Alta Velocidad	32
3.4. Plan de viabilidad	37
3.4.1. Grandes Líneas	37
3.4.2. Mercancías	42
3.4.3. Terminales de Mercancías	50
3.4.4. Mantenimiento Integral de Trenes	52
3.5. Negocios Comerciales	56
3.5.1. Telecomunicaciones y Servicios Energéticos	56
3.5.2. Estaciones	59
3.5.3. Patrimonio y Urbanismo	63
3.6. Administración de Infraestructura	65
3.6.1. Circulación	65
3.6.2. Infraestructura	71
3.6.2.1. Mantenimiento de Infraestructura	71
3.6.2.2. Proyectos y Coordinación de Inversiones	75
3.7. Comunes	79
3.7.1. Servicios Informáticos	79
3.7.2. Seguridad en la Circulación	82
3.7.3. Protección Civil y Seguridad	82
3.7.4. Relaciones Internacionales	83
3.7.5. Gestión integrada de la secretaría del Consejo de Administración y asesoría jurídica	84
3.7.6. Comunicación Externa	86
4. Datos consolidados	89
4.1. Inversiones de Renfe en el año 2004 y su financiación	90
4.2. Resultados y actividad	98
4.3. Balance de situación	106
4.4. Gestión financiera en 2004. Evolución del endeudamiento	109
5. Desarrollo del capital intelectual	113
5.1. Gestión de personal	114
5.2. Formación	116
5.3. Comunicación Interna	116
6. Composición del Consejo de Administración (a 31 de diciembre de 2004)	119
7. Cuentas anuales del ejercicio 2004 junto con informe de auditoría	123

# Introducción

Para Renfe, el ejercicio correspondiente a 2004 ha estado caracterizado, desde un punto de vista legislativo, por los dos hechos que se enumeran a continuación:

- En primer lugar, por el aplazamiento de la entrada en vigor de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, previsto en principio para el 18 de mayo de 2004 y pospuesto hasta el 31 de diciembre del mismo año, mediante Real Decreto Ley 1/2004, de 7 de mayo.
- En segundo lugar, por lo dispuesto en el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre, por el que se adoptan disposiciones sobre la deuda de Renfe y sobre el intercambio de activos entre el Estado y Renfe.

El primero de los hechos tuvo como finalidad, según el propio Real Decreto Ley, permitir que, antes del inicio de la vigencia de la Ley 39/2003, se completase el marco jurídico regulador del nuevo modelo de ordenación del sector ferroviario estatal, con la aprobación de las normas de desarrollo imprescindibles para asegurar su aplicación ordenada.

La finalidad del segundo, como también se afirma en el Real Decreto Ley que lo sustenta, es doble:

- Por un lado, asegurar que la constitución de las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Renfe Operadora no se viera lastrada por el endeudamiento captado para la financiación de la deuda del Estado con Renfe para cubrir la falta de consignación en los Presupuestos Generales del Estado por las obligaciones derivadas del anterior Estatuto de Renfe del año 1964 y en las liquidaciones de los contratos programa 1994-1998 y 1999-2000, así como las determinadas a partir del ejercicio 2001, tomando como referente los criterios fijados para la liquidación del contrato programa 1999-2000.
- Por otra parte, dar cumplimiento al contenido de la disposición adicional primera de la Ley 39/2003, que prevé que las líneas que estén siendo administradas por la entidad pública empresarial Renfe dejarán de pertenecer o estar adscritas a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que pasará a ser de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a partir de la entrada en vigor de la Ley.



La reseña de estos dos hechos, que han desembocado a 1 de enero de 2005 en la desaparición de Renfe y la creación de Adif y Renfe Operadora, sirve para enmarcar el último Informe de Gestión de la Renfe con su configuración pasada.

En este documento se analiza de forma pormenorizada la actividad de Renfe durante el ejercicio 2004. La información se desarrolla sobre la base de la estructura de negocios en que se encontraba organizada la empresa, que quedó establecida en el Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000, aportando datos sobre calidad, actividad y productividad de cada Unidad de Negocio (U. N.).

Desde el punto de vista de la estructura organizativa por Unidades de Negocio, la única novedad significativa en este ejercicio 2004 fue la configuración de dos nuevas Unidades de Negocio (Mercancías y Terminales) a partir de otras dos ya existentes (Cargas y Transporte Combinado).

Esta decisión, aprobada por el Consejo de Administración de la Compañía en su sesión de 27 de enero de 2004, estuvo motivada por el necesario reordenamiento de la organización de cara a la entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

Con ello se separaba, como en el caso de viajeros, la gestión del tráfico de la gestión de las estaciones y otras instalaciones.

Aparte de la información por Negocio e información agregada, se facilitan los datos consolidados, de acuerdo con los convenios establecidos en el citado Contrato-Programa.





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

- 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 correspondiente a 2004, con presentación de sus Cuentas de Resultados individuales comparadas con las del año anterior. Las U. N. se han ordenado de acuerdo con los títulos y convenios del Contrato-Programa 1999-2000, considerando a Terminales y Mercancías dentro del Plan de Viabilidad en el que se situaban Cargas y Transporte Combinado.
- Datos consolidados de la empresa e información sobre las inversiones de Renfe, según negocios y mercados, y su forma de financiación, los resultados económicos y técnicos de la compañía en su conjunto, la gestión financiera de la empresa y los procesos de gestión y servicios corporativos más representativos.

Se completa el documento con la composición del Consejo de Administración de la Compañía a 31 de diciembre de 2004.

Para aumentar la perspectiva de este informe de gestión donde se detallan los resultados de 2004 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. Para ello, se ha utilizado el comienzo del Contrato-Programa 1994-1998 como punto de comparación, ya que

desde ese momento es desde cuando se dispone de datos comparables con la estructura actual de negocios.

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 por km más toneladas por km, han aumentado en el período 1993-2004 en una tasa media anual acumulativa del 9 % y del 6 %, respectivamente.
- 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 302 millones de viajeros en 1993 a 440 millones de viajeros en 2004, con un incremento del 45,6 %, y en los que, además de mejorar la calidad, se ha reducido el coste de producción por viajero/km en un 8,3 %. La subvención que el Estado tiene que aportar por viajero/km ha evolucionado de 0,039 euros en 1994 a 0,023 euros en 2004, lo que significa una reducción del 41,1 %.
- 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 457,5 millones de euros en 1994 y han reducido sus necesidades de aportación del Estado para su plan de viabilidad a 104,7 millones de euros en 2004, con una disminución en este caso del 77,1 %. 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 jugarán un papel importante en el futuro. Estos ingresos, que en 1994 eran de 159 millones de euros, se han incrementado a 355 millones en 2003, lo que supone un aumento del 123 %, representando el 19,5 % de los ingresos totales.



---

Síntesis de gestión

## 2.1 Marco de relaciones Estado-Renfe

En 2004, 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 2004-2006.

Renfe, en cumplimiento de la legislación vigente, elaboró el PAP 2004. 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 se vio concretado en los Presupuestos de Explotación y Capital de Renfe incluidos en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2004.

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

- Convenios: Contratos de Servicio Público (Cercanías y Regionales), Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria y Gestión de la Deuda.
- Mercado: Ave, Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado, Mantenimiento Integral de Trenes, Estaciones, Telecomunicaciones y Patrimonio y Urbanismo.

Al igual que en ejercicios anteriores, las consignaciones de los PGE aprobados por las Cortes Generales mediante Ley 61/2003, de 30 de diciembre, incluyen, de acuerdo con la contabilidad del Estado, las aportaciones para los distintos conceptos agrupados en los capítulos IV y VII de los PGE, según las siguientes cifras:

Aportaciones del Estado	Año 2004
Explotación (capítulo IV)	709,4
Capital (capítulo VII)	688,4
<b>Total (millones de euros)</b>	<b>1.397,8</b>

NOTA: 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), la aportación para el Plan de Recursos Humanos (27,2 millones de euros) y la aportación para financiar la Agrupación de Empresas de Interés Económico Sur Europa Mediterráneo (un millón de euros).



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

Por tanto, los PGE 2004 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 (1.226,5 millones de euros en el 2004), se incorporan como ingresos en la Cuenta de Resultados, y las correspondientes a Compensación de Pérdidas, del efecto de la prorrata del IVA, del Plan de RR. HH. y de la Agrupación de Empresas de Interés Económico, por un total de 171,3 millones de euros en el 2004, 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.

## 2.2

Síntesis de resultados económicos: comparación de los resultados de 2004 con los del ejercicio anterior por unidad de negocio, convenios y total

Este epígrafe es una síntesis desde el punto de vista de los resultados, cuyo desarrollo pormenorizado se puede ver a lo largo del resto del documento con mayor detalle.

La estructura que se presenta a continuación permite la comparación de los datos del ejercicio 2004 con los del año anterior, utilizando como esquema la estructura del último Contrato-Programa.

Los resultados se detallan por Unidades de Negocio antes de aportaciones del Estado, agrupados por Convenios del Contrato-Programa y separando los correspondientes a servicio público de los comerciales (cuadros 1 y 2).

En el resultado consolidado se integran como ingresos las aportaciones del Estado correspondientes a Cercanías, Regionales, Gestión de la Infraestructura e intereses de la Deuda del Estado. Las aportaciones realizadas para compensación de pérdidas se consideran reposición de capital (cuadros 3 y 4).

A continuación se compara el resultado obtenido en el ejercicio 2004 por cada Título/Convenio, antes de aportación del Estado, respecto al año anterior:

### • Contrato de Servicio Público de Cercanías (Título IV)

Cercanías ha transportado, durante el año 2004, 7.995 millones de viajeros por kilómetro, un 0,4 % menos que en el ejercicio anterior.

El resultado de la Unidad de Negocio de Cercanías en el año 2004 antes de aportaciones ha sido de -184,9 millones de euros, lo que supone 20,5 millones de euros más que en el ejercicio anterior.



En este resultado se pone de manifiesto el efecto de los atentados del 11 de marzo y los mayores costes en amortizaciones y valores residuales (98,6 millones de euros), consecuencia de la política de reposición de parque derivada de la obsolescencia del material.

Como consecuencia de ello, el resultado por viajero-kilómetro ha empeorado un 13 %.

El coeficiente de cobertura real obtenido ha sido de 66 %, 2 puntos inferior al de 2003, con una política tarifaria (precios autorizados) que situó el incremento en el 2 % y un decrecimiento de demanda atendida del 0,4 % v/km.

### • Contrato de Servicio Público de Regionales (Título V)

El resultado obtenido por la Unidad de Negocio de Regionales en 2004 ha sido de -56,2 millones de euros, lo que supone 27 millones de euros más de pérdida que el año anterior.

Los precios han estado sometidos a la política tarifaria autorizada, que para el año 2004 fijó una subida del 2 %.

El coeficiente de cobertura se situó en el 72,1 %, mejorando una décima el de 2003.

### • Alta Velocidad (Título VI)

Esta Unidad de Negocio ha obtenido un resultado positivo de 46,4 millones de euros, 1,8 millones por debajo del ejercicio anterior. Esto es debido al impacto en cuenta de resultados del retraso en la explotación en condiciones



óptimas de los servicios de alta velocidad Madrid-Lleida y a la repercusión de los costes financieros del nuevo material, en fase de fabricación pero aún no entregado, para la explotación de dicha línea.

• **Plan de Viabilidad: Unidades de Negocio de Grandes Líneas, Mercancías, Terminales y Mantenimiento Integral de Trenes (Título VII)**

Las Unidades de Negocio encuadradas en este Convenio pierden 218,2 millones de euros, empeorando respecto a 2003 en su conjunto en 35,5 millones de euros, un 19,4 %.

- Grandes Líneas empeora el resultado en 22,3 millones de euros frente al año anterior.
- El conjunto de Mercancías y Terminales empeora su resultado un 45 % frente al conjunto de Cargas y Transporte Combinado.
- Mantenimiento Integral de Trenes empeora 7,9 millones de euros respecto al resultado de 2003.

• **Comercialización de Telecomunicaciones, Gestión de Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio no afecto a usos ferroviarios (Título VIII)**

El conjunto de este Título ha alcanzando los 67,2 millones de euros de resultado positivo, empeorando un 31,5 % el resultado del año anterior.

Telecomunicaciones Comerciales alcanzó un resultado positivo de 22,6 millones de euros, inferior en un 30,2 % al del ejercicio anterior.

Estaciones obtiene en 2004 un resultado equilibrado, objetivo ya alcanzado en los dos ejercicios anteriores.

Por su parte, Patrimonio y Urbanismo alcanzó un resultado positivo de 44 millones de euros, un 33,1 % inferior al de 2003.

• **Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria**

El resultado conjunto de las Unidades de Negocio englobadas en este Convenio ha sido de -767,3 millones de euros, un 2,9 % superior al del año 2003.

Antes de intereses financieros, el resultado en 2004 ha sido de -673,8 millones de euros, un 1,5 % superior al de 2003, con una amortización y valores residuales de 225 millones de euros.

Durante 2004, la ratio de gestión establecida en el Contrato-Programa que relaciona los costes de dicha gestión, excluidos los gastos financieros del inmovilizado en relación con los ingresos comerciales de tráfico, ha sido del 58,5 %, superior al del año anterior que fue del 57,9 %, alcanzado dichos costes en valor absoluto la cifra de 805,8 millones de euros.

• **Deuda por cuenta del Estado y ajuste de intereses (Título IX)**

Los intereses financieros asociados a la deuda histórica del Estado, incorporando los ajustes de intereses, se situaron en 34,0 millones de euros, un 63,2 % menor que el ejercicio anterior.

Esta diferencia refleja, por un lado, la evolución a la baja de los tipos de interés; por otro lado el ajuste del tipo considerado en el cálculo de intereses estructurales (5 %) con el real; y el efecto del movimiento de balance explicado más abajo.

El tipo de interés medio resultante para Renfe en el ejercicio correspondiente a 2004 fue del 3,1 %.

En este punto hay que recordar que el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre, supuso que, a partir del 1 de noviembre de 2004, el Estado asumiera el importe de la denominada "deuda histórica" valorada a 31 de diciembre de 2003, sin perjuicio de su liquidación definitiva.

• **Resultado total**

Los ingresos de clientes han aumentado un 1,9 %, que en términos absolutos representan 31,6 millones de euros más que en 2003. Los gastos totales crecieron un 6,2 %, con una inflación real del 3,2 % en el presente año, y reflejando la tendencia de reducción de los tipos de interés.

El crecimiento de los ingresos de tráfico en un 2,3 % se puede descomponer en un 3,8 % para los ingresos del tráfico de viajeros y una disminución del 0,7 % para los ingresos del tráfico de mercancías, con un nivel global de tráfico en unidades físicas menor en un 0,7 % al de 2003. Los ingresos comerciales diferentes de los de tráfico han disminuido un 2,9 % frente al año pasado.

En el resultado del ejercicio, el impacto positivo del Impuesto de Sociedades como consecuencia de la consolidación fiscal de las

sociedades filiales cien por cien Renfe ha supuesto 23 millones de euros.

Como consecuencia, el ejercicio 2004 presenta un resultado de gestión, aplicando los criterios establecidos en el último Contrato-Programa existente, es decir, comparando resultados con las necesidades previstas, de 159,6 millones de euros.

• **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 2004 en 1.175,8 millones de euros, empeorando 109,8 millones el coste del ejercicio correspondiente a 2003.

Los contratos de servicio público representan el 90,6 % del coste total, y el resto de títulos del Contrato-Programa, el 9,4 %. Estos mismos porcentajes fueron, en 1994, el 70,5 % y el 29,5 %; y en 2001 el 91,4 % y 8,7 %, 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 2004, no afectando por tanto a los Títulos considerados del Contrato-Programa.

CUADRO 1. Comparación real ejercicios 2004 y 2003 por convenios\*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Cercanías (título IV)	-184,9	-164,4	-12,5
Coste/v.k. (euros)	-0,0231	-0,0205	-13,0
Regionales (título V)	-56,2	-53,5	-5,0
Alta velocidad (título VI)	46,4	48,2	-3,8
Plan de viabilidad (título VII)	-218,2	-182,7	-19,4
Tít. VIII (estaciones, telecom. y patrimonio)	67,2	98,1	-31,5
Gestión de infraestructura	-767,3	-745,8	-2,9
% Coste infraestructura/ingresos tráfico	58,5	57,9	-1,1
Total convenios	-1.113,2	-1.000,2	-11,3
Intereses deuda estado (título IX) y ajuste	-34,0	-92,6	63,2
<b>TOTAL</b>	<b>-1.147,2</b>	<b>-1.092,8</b>	<b>-5,0</b>

\*En millones de euros



**CUADRO 2. Título VII. Plan de viabilidad\***

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Grandes Líneas	-57,5	-35,2	-63,1
Mercancías	-88,9		
Terminales de Mercancías	-34,7		
Subtotal de Mercancías + Terminales <sup>1</sup>	-123,7	-118,3	-4,5
Mantenimiento Integral de Trenes	-37,0	-29,1	-27,1
<b>TOTAL</b>	<b>-218,2</b>	<b>-182,7</b>	<b>-19,4</b>

<sup>1</sup>En 2003 cargas + transporte Combinado

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

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Telecomunicaciones Comerciales	22,6	32,3	-30,2
Estaciones	0,6	0,0	-6.101,4
Patrimonio y Urbanismo	44,0	65,8	-33,1
<b>TOTAL</b>	<b>67,2</b>	<b>98,1</b>	<b>-31,5</b>

**Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria**

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Circulación	-160,0	-157,8	-1,4
Mantenimiento de Infraestructura	-581,2	-564,3	-3,0
Dir. Proyectos y Coord. de Inversiones	-26,2	-19,4	-35,0
Dir. de Seguridad en la Circulación	0,0	-4,3	
<b>TOTAL</b>	<b>-767,3</b>	<b>-745,8</b>	<b>-2,9</b>

\*En millones de euros

CUADRO 3. Comparación real 2004 y 2003\*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Ingresos de tráfico	1.377,6	1.346,3	2,3
Ingresos comerciales	320,1	329,6	-2,9
- Beneficios venta inmovilizado	72,7	95,8	-24,1
- Alquileres y cánones	142,9	136,5	4,7
- Otros ingresos	104,5	97,4	7,4
Convenios específicos con CC.AA.	34,6	24,8	39,6
<b>Total ingresos de clientes</b>	<b>1.732,3</b>	<b>1.700,7</b>	<b>1,9</b>
Ingresos a distribuir	43,6	42,0	3,7
Trabajos realizados por la empresa	33,4	43,7	-23,6
Tasa de seguridad del transporte de viajeros	11,4	11,4	-0,4
Aportaciones del Estado para:			
Administración de la Infraestructura	761,6	726,1	4,9
Cercanías	199,7	197,8	0,9
Regionales	51,3	51,3	0,0
Deuda del Estado y ajuste intereses (Cl. 7.2 C-P)	213,9	221,6	-3,5
Subvención devengada plan de RR. HH.	107,5	24,5	339,6
<b>Total ingresos</b>	<b>3.154,7</b>	<b>3.019,2</b>	<b>4,5</b>
Personal	1.192,9	1.154,2	3,4
Subvención devengada plan de RR. HH.	107,5	24,5	339,6
Energía	174,9	158,8	10,2
Materiales y servicios	893,9	816,7	9,5
Variación provisiones	0,1	1,1	-92,6
Amortizaciones	489,2	480,3	1,8
Valores residuales	11,5	10,7	7,4
Gastos financieros circulante	22,5	22,0	2,0
Intereses financieros	233,2	267,1	-12,7
Efecto prorata de IVA	64,9	68,0	-4,6
<b>Total gastos</b>	<b>3.190,6</b>	<b>3.003,3</b>	<b>6,2</b>
Resultado antes de extraordinarios e impuestos	-35,8	15,9	-325,3
Resultados extraordinarios	49,9	20,9	138,7
Impuesto de sociedades	2,3	2,2	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>16,4</b>	<b>39,0</b>	
Compensación de pérdidas	143,2	141,1	
<b>RESULTADO DE GESTIÓN C-P</b>	<b>159,6</b>	<b>180,1</b>	

\*En millones de euros



CUADRO 4. Resumen de convenios e índices contrato programa\*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
<b>CERCANÍAS (Título IV)</b>			
Ingresos totales	358,20	348,97	2,6
Gastos totales	543,14	513,37	5,8
Resultado	-184,94	-164,40	-12,5
% cobertura	66,0	68,0	-3,0
Ingresos de tráfico	332,66	323,37	2,9
M. V. K.	7.995	8.031	-0,4
Percepción media	0,0416	0,0403	3,3
<b>REGIONALES (Título V)</b>			
Ingresos totales	145,31	137,52	5,7
Gastos totales	201,55	191,06	5,5
Resultado	-56,24	-53,55	-5,0
% cobertura	72,1	72,0	0,2
Ingresos de tráfico	111,40	110,52	0,8
M. V. K.	2.583	2.624	-1,6
Percepción media	0,0431	0,0421	2,4
<b>UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE (Títulos VI, VII y VIII)</b>			
Millones de euros	-104,65	-36,43	-187,2
<b>CONVENIO PARA LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA</b>			
Costes totales (1) (sin intereses estructurales)	805,83	778,94	3,5
Ingresos de Tráfico Red (2)	1.377,59	1.346,32	2,3
% (1)/(2)	58,5	57,9	-1,1
<b>RECURSOS HUMANOS</b>			
Ingresos de clientes/gastos personal (%)	145,2	147,4	-1,4

\*En millones de euros

		REAL 2004	% sobre subtotal
Títulos Convenidos (Servicio Público)	Cercanías	-184,9	
	Regionales	-56,2	90,6 %
	Gestión Infraestructura	-767,3	
Títulos en mercado	Títulos: VI, VII y VIII	-104,7	9,4 %
SUBTOTAL		-1.113,2	100,0 %
Efecto IVA + Impuesto Sociedades		-62,6	
Coste total antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda del Estado		-1.175,8	

### • 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 145,2 %, frente al 147,4 del año 2003.

Durante este ejercicio se ha seguido aplicando el ERE firmado por la Empresa y los

Sindicatos en 1999 para el bienio 2003-2004, continuación de los precedentes.

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 2004 esta ratio se ha situado en Renfe en 1022 miles de unidades de tráfico por empleado, mejorando el valor del año anterior en un 1,7 %.



A large, light blue, stylized number '9' serves as a background graphic, spanning most of the page. It has a thick, rounded stroke. A thin, dark blue line forms a partial frame on the left side of the page, consisting of a horizontal line at the top and a vertical line extending downwards, stopping just above the text.

Actividades y resultados  
de las Unidades de Negocio

## 3.1 Cercanías

### INTRODUCCIÓN

El ejercicio correspondiente a 2004 ha estado presidido por una circunstancia excepcional, que ha condicionado en buena medida la gestión de la Unidad de Negocio de Cercanías.

Es inevitable hacer referencia al suceso extraordinario del ejercicio, el atentado terrorista del jueves 11 de marzo, con la explosión, entre las 7:34 y las 7:37 de la mañana, de diez artefactos en cuatro trenes de Cercanías en las estaciones de Atocha (vía 2 e intercambiador de la calle Téllez), Santa Eugenia y El Pozo, que causaron 192 víctimas mortales y más de 1.400 heridos, tomándose la decisión de suspender el tráfico ferroviario en la Comunidad de Madrid. A partir de las 18:00 horas del mismo día 11 se inicia la recuperación progresiva del servicio, según tramos y líneas, y finalmente el lunes día 15 se restablece completamente el servicio desde el inicio de la jornada.

Los daños materiales se concretan en el desguace de tres de las seis unidades de la serie 446 afectadas, así como de dos coches de la unidad 450 de dos pisos, con un valor neto de 3,8 millones de euros, a lo que hay que añadir 2,4 millones del importe de las reparaciones necesarias. Además, los trabajos de desescombro, demolición y posterior reposición en lo concerniente exclusivamente a los edificios de las estaciones afectadas han ascendido a 0,6 millones de euros.

### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

En mayo se ha completado la entrega de los ocho trenes prevista para 2004, completando el pedido de catorce trenes del primer contrato de la plataforma Civia, pasando a prestar servicio en los núcleos de Madrid, Asturias y Sevilla. En sesión extraordinaria del 3 de marzo, el Consejo de Administración de Renfe decidió poner en marcha la convocatoria para la adquisición y mantenimiento de 80 trenes modulares tipo Civia, que, unidos a los 14 entregados del primer contrato ya finalizado y a los otros 80 adjudicados en 2003 y actualmente en fase de construcción, suman un total de 174 nuevos trenes.

El 27 de febrero se puso en explotación la prolongación de la línea C-5 de Madrid en el tramo

entre Fuenlabrada y la nueva estación de Humanes, con frecuencias de 10 minutos en el tramo prolongado. Asimismo, el 18 de julio se inició la explotación de la nueva línea C-4 del núcleo de Sevilla, conocida como el "Anillo" de Sevilla por su configuración circular, que conecta las estaciones de Santa Justa, San Bernardo y Virgen del Rocío con las nuevas estaciones de Palacio de Congresos y Padre Pío Palmete. Además de las anteriores, se han construido y puesto en servicio las nuevas estaciones de La Garena y Parque Polvoranca en Madrid, el intercambiador de La Corredoría en Asturias y el de Muriedas-Bahía en Santander y se han remodelado las estaciones de Plaça de Catalunya en Barcelona y San Mamés en Bilbao, como intercambiador. Otras obras finalizadas en el año han sido las de recerido de andenes en estaciones de Asturias, construcción de paso inferior en Calella (Barcelona) o la sustitución de marquesina en Santa Eugenia (Madrid).

Se ha mejorado la accesibilidad de estaciones, pasando del 27,5 % al 30,3 % el índice de estaciones adaptadas, incrementándose el número de plataformas para personas de movilidad reducida, de ascensores y de escaleras mecánicas. Se ha iniciado el proceso de fabricación en serie del nuevo equipamiento de mobiliario y señalética, y se ha realizado su implantación en 12 estaciones de los núcleos de Madrid y Asturias.

En el área de Protección Civil, durante 2004 se ha dotado de medios y equipos necesarios para garantizar una adecuada seguridad a clientes y empleados a 157 estaciones, ampliándose el nivel de cobertura al 48 % de las estaciones gestionadas por Cercanías, afectando al 78 % de los viajeros de la red. Se ha finalizado la elaboración o actualización de Planes de Emergencia en todas las estaciones gestionadas por la Unidad de Negocio, verificándose su implantación a través de la realización de 13 simulacros entre todos los núcleos de Cercanías. Cabe destacar en este área, el denominado Proyecto Zona 0, referido al ámbito de las Cercanías de Madrid y, más concretamente, a las estaciones subterráneas e intermodales y a los túneles. Se trata de una estrategia preventiva, con el objetivo de proporcionar un Plan de Respuesta que controle y devuelva cualquier escenario a la normalidad en el menor tiempo posible, minimizando los daños a las personas y bienes, circunscribiéndose al diagnóstico de la situación y diseño del Plan de Acción en las áreas tecnológica, organizativa y normativa y en el escenario geográfico de referencia.

En relación con la calidad, se han renovado las tres certificaciones existentes de la Norma ISO 9001 y se han iniciado los trámites para certifi-

car seis líneas según la nueva Norma Europea UNE-EN-13816 de transporte público de viajeros: las tres de Bilbao y la C-1, C-2 y C-6 de Valencia.

En cuanto al área comercial, aparte de hitos puntuales como la campaña realizada con motivo de la celebración del centenario del nacimiento de Dalí en Barcelona, o la emisión de billetes conmemorativos de la boda real celebrada en Madrid el 22 de mayo, se ha continuado con el establecimiento y renovación de acuerdos con diversas entidades públicas y privadas en relación con actividades de tipo sociocultural: fiestas, ferias, acontecimientos deportivos, parques de ocio, trenes turísticos, etc. Por otro lado, se instalaron cuatro *video-wall* interactivos en las estaciones de Atocha, El Pozo y Santa Eugenia, así como una página web, para canalizar los mensajes de duelo y solidaridad con las víctimas del 11 de marzo.

En el ámbito tecnológico, se han iniciado en 2004 una serie de actuaciones en los sistemas de viajeros con incidencia tanto sobre el propio cliente como en relación con la mejora de calidad en la gestión, si bien en general se trata de proyectos de alcance superior a un año. Entre las actuaciones finalizadas en el ejercicio hay que citar la instalación de centrales horarias en todos los núcleos para la sincronización de todos los sistemas, coincidiendo con la última etapa de recepción e instalación de las nuevas máquinas de autoventa. Cabe destacar igualmente las actuaciones realizadas en las estaciones de intercambio con Metrosur para el vídeo y telecontrol de las instalaciones. En el núcleo de Cádiz, ha culminado en 2004 la puesta en funcionamiento, como prototipo para extender a todos los núcleos de Cercanías, el nuevo CIC para el control centralizado de todos los sistemas de viajeros de la estación.

Finalmente, en cuanto a los sistemas de información para la gestión en las diversas áreas, las actuaciones más relevantes durante este ejercicio serían: implantación del proyecto SPORCE de Material, herramienta de ayuda para elaboración de gráficos de material de trenes; proyecto TRASGU para gestión de incidencias en estaciones con envío/recepción a proveedores vía e-mail, teléfono móvil y PDA; proyecto CIRTA, nuevos terminales móviles para interventores, basados en PDA para control de billetes en ruta; proyecto BACO de gestión y control de contratos para seguimiento de la calidad; puesta en red del sistema PLAMEX para facilitar la implantación, actualización, mantenimiento y, en general, gestión por los responsables en cada Gerencia de los Planes de Protección Civil. Por último, hay que significar que se ha llevado a cabo la migración de las redes locales de

Cercanías de la tecnología *Token\_Ring* a *Ethernet*, con el fin de mejorar las comunicaciones y la productividad de dichas redes.

## RESULTADOS DEL EJERCICIO

La dimensión del negocio de la Unidad de Negocio de Cercanías en este ejercicio viene enmarcada por las siguientes cifras: en el conjunto de los once núcleos donde está presente, el servicio prestado por Cercanías es utilizado, de acuerdo con los resultados del aforo realizado en noviembre de 2004, por 1.536.000 viajeros en día laborable, un 1,3 % más que en 2003, con un total anual de viajeros transportados de 439,7 millones, un 1,1 % menos que el año anterior. Esta pérdida de viajes en cómputo anual se debe a la disminución de la demanda en los meses de marzo, abril, mayo, junio y julio, como consecuencia de los atentados del 11 de marzo, recuperándose la normalidad a partir de agosto. Los ingresos de tráfico generados ascienden a la cifra de 332,7 millones de euros, un 2,9 % más que en 2003. Para dar servicio a esta demanda, se han realizado al día 3.598 trenes o circulaciones, dando lugar a una producción de 55,5 millones de trenes/kilómetro, con una oferta total de 21.264 millones de plazas-km, con incrementos sobre el año anterior del 1,2 % y del 0,1 % respectivamente. El índice de los clientes satisfechos alcanza un 70 %, con una calidad percibida de 7,34.

El ejercicio correspondiente a 2004 se cierra con una cobertura al margen de contribución del 70,8 %, que proviene de unos ingresos totales de 358,2 millones de euros, frente a unos gastos totales de 505,9 millones. El índice de cobertura por resultado, que incluye gastos comunes e intereses estructurales, se sitúa en el 66 %, inferior al del año anterior, 68 %, al tiempo que la insuficiencia financiera o aportación del Estado pasa de 0,021 euros/viajero-km en 2003 a 0,023 euros/viajero-km en 2004.

Hay que tener en cuenta en esta evolución el escenario en que se ha tenido que desarrollar la actividad de Cercanías: por un lado, la entrada en servicio del Metrosur de Madrid el 11 de abril de 2003, que origina una pérdida importante de demanda e ingresos en 2004 con respecto al primer cuatrimestre de 2003, y, por otro lado, el efecto sobre estos mismos parámetros de los atentados del 11 de marzo. El escenario se completa con la subsistencia e incluso agravamiento progresivo de los problemas de saturación de las infraestructuras que utiliza Cercanías, así como con el déficit de parque de vehículos para el óptimo aprovechamiento de dichas infraestructuras.

U. N. de Cercanías. Resultados. Comparación con año anterior\*

CIERRE AÑO 2004

	VARIACIÓN			
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	332,657	323,373	9,284	2,9
Ingresos varios	13,238	12,056	1,182	9,8
Convenios específicos con comunidades autónomas	1,479	1,234	0,245	19,9
Trabajos para inmovilizado y almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1,112	1,119	-0,007	-0,6
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>348,487</b>	<b>337,782</b>	<b>10,705</b>	<b>3,2</b>
Ingresos por transferencias	9,717	11,187	-1,469	-13,1
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>358,204</b>	<b>348,969</b>	<b>9,235</b>	<b>2,6</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	166,510	162,051	4,459	2,8
Materiales y energía U. D. T.	5,816	5,542	0,274	4,9
Servicios externos	79,553	70,204	9,349	13,3
Amortizaciones	98,148	96,019	2,129	2,2
Retiros del inmovilizado	0,520	1,177	-0,657	-55,8
Intereses del capital circulante	0,593	0,357	0,236	66,2
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>351,141</b>	<b>335,350</b>	<b>15,791</b>	<b>4,7</b>
Energía de tracción por transferencia	68,667	61,430	7,236	11,8
Servicios internos por transferencia	86,141	78,777	7,365	9,3
<b>Gastos por transferencias</b>	<b>154,808</b>	<b>140,207</b>	<b>14,601</b>	<b>10,4</b>
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>505,949</b>	<b>475,557</b>	<b>30,392</b>	<b>6,4</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-147,745</b>	<b>-126,588</b>	<b>-21,157</b>	<b>-16,7</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	70,8 %	73,4 %	-2,6 %	
Intereses estructurales	22,059	22,831	-0,772	-3,4
Gastos comunes distribuidos	15,607	16,217	-0,611	-3,8
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-185,410</b>	<b>-165,637</b>	<b>-19,774</b>	<b>-11,9</b>
Resultados extraordinarios	0,475	1,236	-0,761	-61,6
<b>RESULTADO</b>	<b>-184,936</b>	<b>-164,401</b>	<b>-20,535</b>	<b>-12,5</b>
Coeficiente de cobertura resultado	66,0 %	68,0 %	-2,0 %	

\*En millones de euros

## U. N. de Cercanías. Principales magnitudes

### Tráfico

Viajeros (miles)	% 04/03: -1,1
<b>2004</b>	439.746
<b>2003</b>	444.846

Viajeros/kilómetro (millones)	% 04/03: -0,4
<b>2004</b>	7.995
<b>2003</b>	8.031

### Ingresos de tráfico

Millones de euros	% 04/03: 2,9
<b>2004</b>	332.657
<b>2003</b>	323.373

Percepción media (euros/v.k.)	% 04/03: 3,3
<b>2004</b>	0,042
<b>2003</b>	0,040

### Oferta

Plazas/kilómetro (millones)	% 04/03: 0,1
<b>2004</b>	21.264
<b>2003</b>	21.252

Kilómetros/tren (miles)	% 04/03: 1,2
<b>2004</b>	55.510
<b>2003</b>	54.836

Plazas/tren	% 04/03: -1,2
<b>2004</b>	383
<b>2003</b>	388

### Aprovechamiento

% aprovechamiento (v.k./p.k.o.)	% 04/03: -0,5
<b>2004</b>	37,6
<b>2003</b>	37,8

Ingresos/km. tren	% 04/03: 1,6
<b>2004</b>	5,993
<b>2003</b>	5,897

Viajeros/tren	% 04/03: -1,7
<b>2004</b>	144
<b>2003</b>	146

### Calidad

Índice de calidad percibida	% 04/03: -0,3
<b>2004</b>	7,16
<b>2003</b>	7,18

Puntualidad (<10 minutos)	% 04/03: 0,4
<b>2004</b>	98,9
<b>2003</b>	98,4

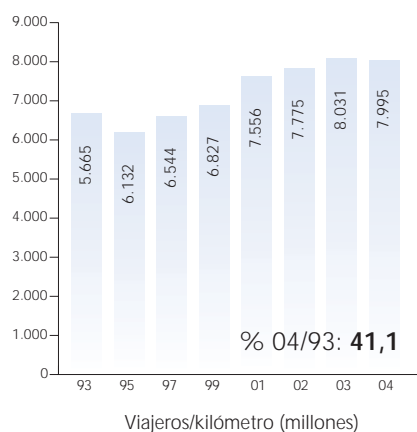
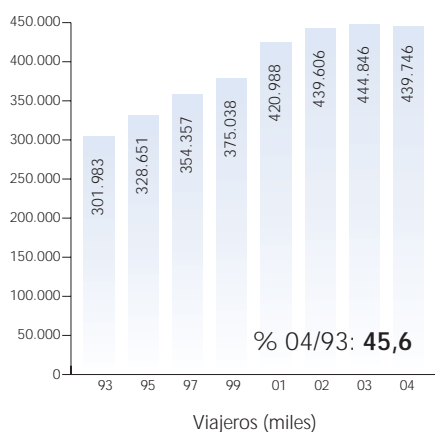
U. N. de Cercanías. Ingresos por núcleos\*

TOTAL AÑO	2004	2003	% 2004-2003
Madrid	157,261	157,743	-0,3
Barcelona	103,532	95,589	8,3
Valencia	25,962	25,301	2,6
Bilbao	11,369	11,135	2,1
Málaga	7,834	7,832	0,0
Asturias	6,354	6,416	-1,0
San Sebastián	5,569	5,524	0,8
Murcia	5,341	5,156	3,6
Sevilla	5,126	4,802	6,7
Cádiz	3,281	2,922	12,3
Santander	1,028	0,953	7,9
<b>TOTAL</b>	<b>332,657</b>	<b>323,373</b>	<b>2,9</b>

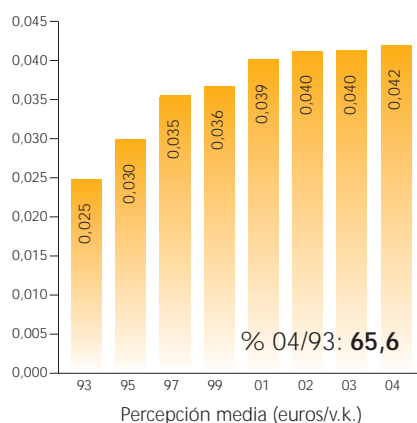
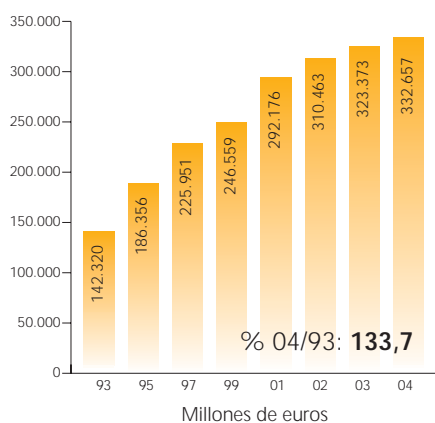
\*En millones de euros

U. N. de Cercanías. Evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2004

Tráfico

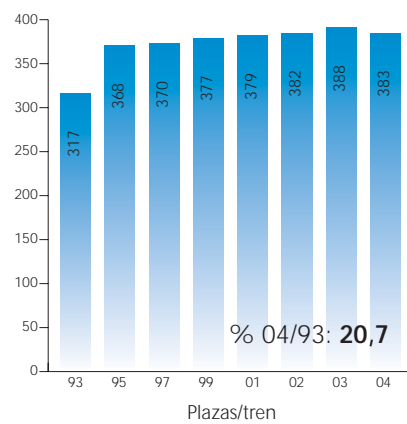
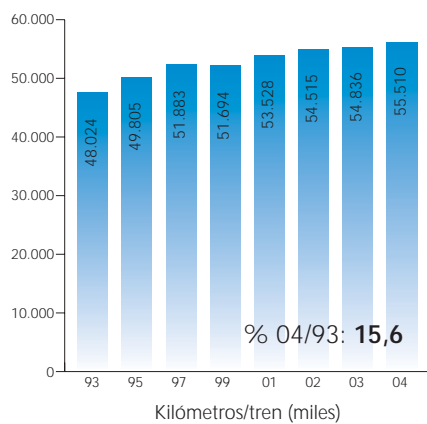
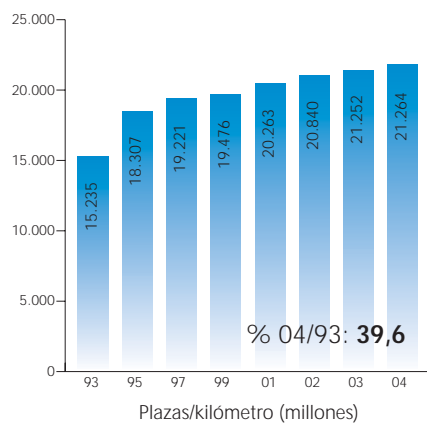


Ingresos tráfico

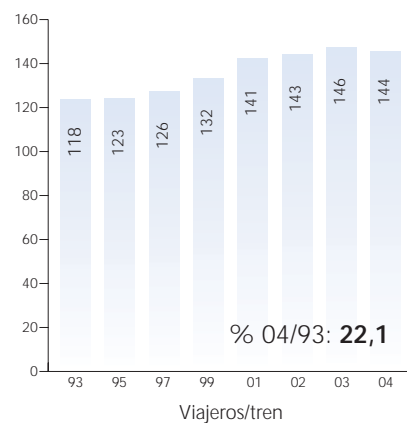
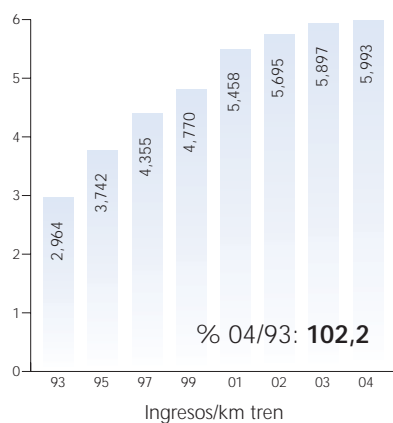
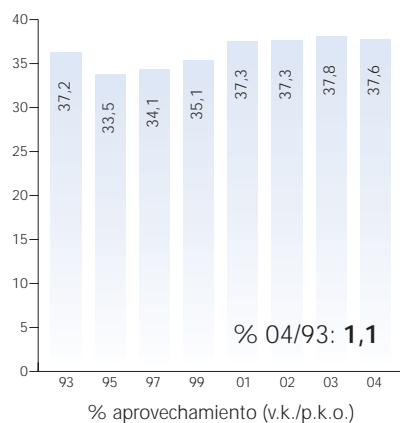




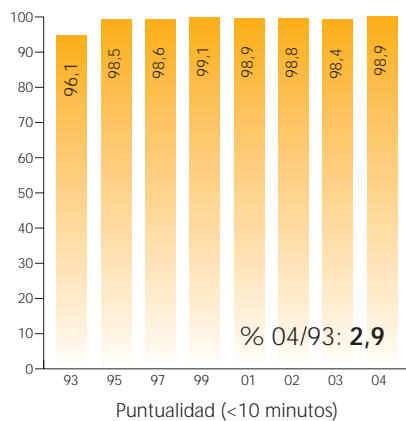
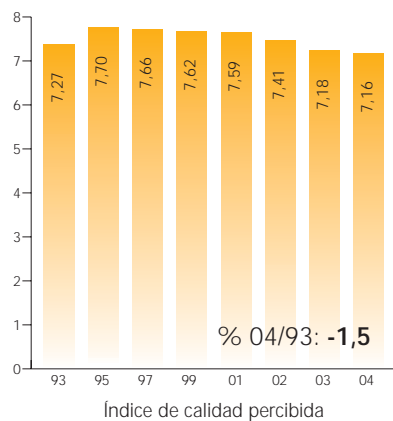
## Oferta



## Aprovechamiento



## Calidad



## 3.2 Regionales

### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

Durante 2004 se ha producido la puesta en servicio de las primeras unidades de los nuevos automotores diésel s/598 en el corredor Vigo-Coruña, sustituyendo a los Trenes Regionales Diésel (TRD) s/594, que serán destinados a otras líneas de las CC. AA. de Aragón y Valencia.

Como consecuencia de esta incorporación se producirá la baja de los automotores s/593, que, con una antigüedad de más de 20 años, son las unidades más obsoletas del parque diésel de Regionales.

Los vehículos s/598, cuya entrega se completará a lo largo de 2005, aportan, además de una mejora sustancial en lo referente a velocidad punta —alcanzan los 160 km/h—, la incorporación de serie de otros adelantos, como el sistema SIBI de basculación, que le permite obtener mayor velocidad en curva y confort para el viajero.

Durante el presente ejercicio se han logrado acuerdos con la Junta de Extremadura y la Generalitat de Catalunya para renovar los convenios en vigor para la explotación de servicios regionales en ambas Comunidades.

En el caso extremeño, dicho acuerdo lleva implícito el reconocimiento de la deuda que esa comunidad autónoma mantenía con Renfe en concepto de servicios prestados por la operadora en ejercicios anteriores, así como la remodelación de los servicios ferroviarios regionales que son prestados, desde el punto de vista intracomunitario, como entre esa región y el resto de Comunidades adyacentes.

En el caso de Catalunya, se trata de la formalización de un compromiso entre ambas instituciones, por el cual se encomienda a Renfe, a través de su Unidad de Negocio de Servicios Regionales, la gestión de la explotación de los servicios ferroviarios a prestar en la línea Lleida-La Pobla de Segur, cuyas infraestructuras y equipamientos han sido transferidos a la Generalitat de Catalunya desde el 31 de diciembre de 2004.

Respecto a la prórroga y actualización de otros convenios, es preciso mencionar que han sido renovados los acuerdos vigentes con las

Comunidades de Galicia, Murcia, País Vasco, La Rioja, Cantabria y Navarra.

A lo largo del año, se ha venido trabajando en Regionales en el proceso de implantación del nuevo sistema de venta ORION, instalándose en pruebas los primeros puestos de venta y esperándose alcanzar, durante 2005, la plena operatividad de dicho sistema.

En los últimos meses de 2004 se han diseñado las bases del Plan Estratégico 2005-2009, en el cual sobresale la renovación del 70 % del parque de material rodante de la unidad de negocio; concretamente, se ha previsto la adquisición de 159 vehículos diésel y eléctricos, que permitirán desechar las unidades más antiguas y obsoletas de la flota de Regionales.

Dentro de este marco, durante 2004 se ha adjudicado la construcción de 45 trenes de rodadura desplazable, equipados con los sistemas necesarios para posibilitar su circulación, tanto por infraestructuras de ancho UIC como convencionales, de los que 29 serán adscritos a Regionales para efectuar la prestación de servicios ferroviarios en la Comunidad Autónoma de Catalunya.

Regionales ha venido formalizando durante 2004 diversos acuerdos comerciales con distintos organismos e instituciones, a fin de maximizar el aprovechamiento de sus recursos, ampliando su oferta de carácter lúdico y utilizando en los momentos punta de tráfico sus vehículos para crear una oferta específica dirigida a la promoción de diversos eventos y entornos naturales.

Fruto de esta política ha sido el refuerzo de los servicios prestados en el corredor Atlántico Vigo-Coruña, con motivo de la celebración del año Xacobeo 2004.

### RESULTADOS DEL EJERCICIO

Durante 2004, y como consecuencia de los atentados del 11 de marzo, se ha producido una contracción de la demanda de servicios ferroviarios de Renfe de forma general. En Regionales, dicha circunstancia se hizo notar hasta el mes de octubre, en el que los ingresos de tráfico iniciaron un lento pero progresivo crecimiento, permitiendo cerrar el ejercicio con un 0,8 % de incremento sobre el año anterior.

Por comunidades autónomas, cabe destacar la evolución de Galicia, Valencia y Castilla-León, que registran un incremento del 5,3 %, 5,1 %, y 3,9 % respectivamente.

En lo referente al volumen de tráfico, el descenso de la demanda se ha visto plasmado en una notable disminución de la cifra de viajeros transportados, lo que se ha concretado en 26,097 millones de viajeros, que supone un descenso de un 25 % frente al ejercicio anterior.

En cuanto a los ingresos procedentes de las comunidades autónomas, éstos ascienden a 283 millones de euros, lo que supone una mejora cifrada en un 36,4 % sobre la misma cifra de

2003, debiéndose atribuir dicha mejora a la firma del acuerdo con Extremadura, con el consiguiente reconocimiento de la deuda, al igual que el convenio con la Generalitat de Catalunya para la explotación de la línea Lleida-Pobla de Segur y su reconocimiento de deuda.

El resultado de explotación a diciembre de 2004 ha sido de -56,2 millones de euros, alcanzando una cobertura del 72,1 %, una décima superior a la de 2003.

#### U. N. de Regionales. Resultados. Comparación con año anterior\*

##### CIERRE AÑO 2004

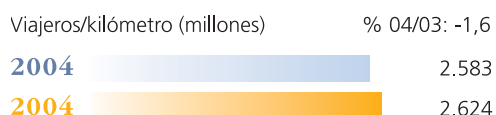
##### VARIACIÓN

Ingresos	2004	2003	ABS.	%
Ingresos de tráfico	111,402	110,516	0,886	0,8
Ingresos varios	0,170	0,369	-0,199	-53,8
Convenios específicos con comunidades autónomas	28,307	20,758	7,549	36,4
Trabajos para inmovilizado y almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,045	0,043	0,002	4,6
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>139,924</b>	<b>131,686</b>	<b>8,238</b>	<b>6,3</b>
Ingresos por transferencias	5,386	5,831	-0,445	-7,6
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>145,311</b>	<b>137,517</b>	<b>7,794</b>	<b>5,7</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	76,003	70,231	5,772	8,2
Energía de tracción				
Materiales y energía U. D. T.	0,214	0,218	-0,004	-1,7
Servicios externos	18,566	16,376	2,190	13,4
Amortizaciones	15,258	14,634	0,624	4,3
Retiros del inmovilizado	1,802	0,994	0,808	81,3
Intereses del capital circulante	1,076	1,284	-0,208	-16,2
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>112,921</b>	<b>103,737</b>	<b>9,184</b>	<b>8,9</b>
Energía de tracción por transferencia	11,277	9,222	2,054	22,3
Servicios internos por transferencia	70,470	67,794	2,676	3,9
Gastos por transferencias	81,747	77,016	4,730	6,1
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>194,667</b>	<b>180,753</b>	<b>13,914</b>	<b>7,7</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-49,357</b>	<b>-43,236</b>	<b>-6,120</b>	<b>-14,2</b>
Coefficiente de cobertura margen de contribución	74,6 %	76,1 %	-1,4 %	
Incluye convenios específicos con comunidades autónomas (28,307 millones de euros en 2004 y 20,758 millones de euros en 2004)	6,338	4,610	1,728	37,5
Gastos comunes distribuidos	5,791	6,036	0,244	-4,0
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-61,486</b>	<b>-53,882</b>	<b>-7,604</b>	<b>-14,1</b>
Resultados extraordinarios	5,248	0,338	4,910	1.452,6
<b>RESULTADO</b>	<b>-56,239</b>	<b>-53,544</b>	<b>-2,695</b>	<b>-5,0</b>
Coefficiente de cobertura resultado	72,1 %	72,0 %	0,1 %	

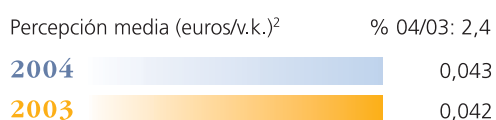
\*En millones de euros

U. N. de Regionales. Principales magnitudes

**Tráfico**



**Ingresos de tráfico<sup>1</sup>**



**Oferta**



**Aprovechamiento**



**Calidad**



<sup>1</sup>Incluye convenios específicos con comunidades autónomas (28,307 millones de euros en 2004 y 20,758 millones de euros en 2003)

<sup>2</sup>No incluye convenios específicos con comunidades autónomas

U. N. de Regionales. Ingresos por comunidades autónomas\*

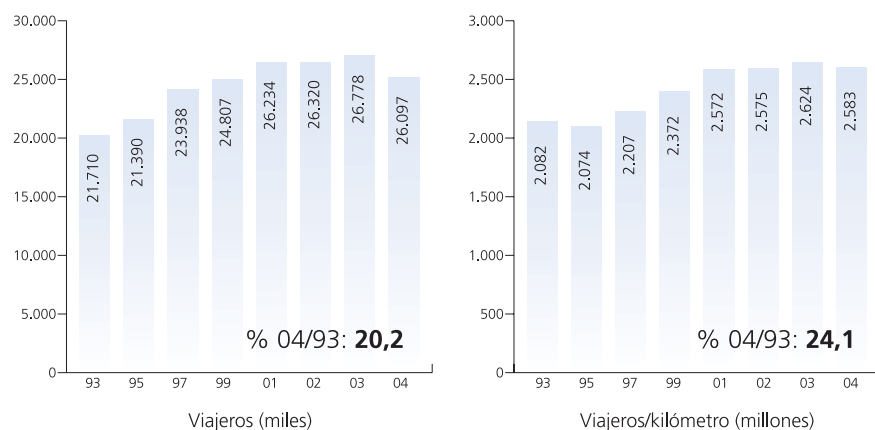
TOTAL AÑO	2004	2003	% 2004-2003
Catalunya	39,960	40,175	-0,5
Andalucía	20,788	20,571	1,1
Castilla y León	12,160	11,699	3,9
Madrid	11,299	11,521	-1,9
Galicia	8,314	7,896	5,3
Castilla-La Mancha	6,228	6,736	-7,5
Valencia	5,232	4,980	5,1
Aragón	2,841	2,409	17,9
Extremadura	1,359	1,325	2,6
País Vasco	1,319	1,360	-3,0
Navarra	0,777	0,752	3,3
Murcia	0,428	0,377	13,5
La Rioja	0,344	0,348	-1,0
Cantabria	0,287	0,280	2,7
Asturias	0,067	0,088	-23,5
<b>TOTAL</b>	<b>111,402</b>	<b>110,516</b>	

\*En millones de euros

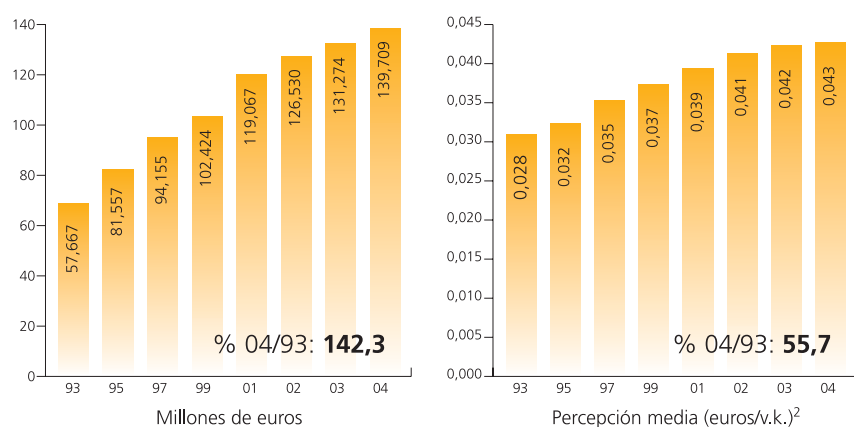


U. N. de Regionales. Evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2004

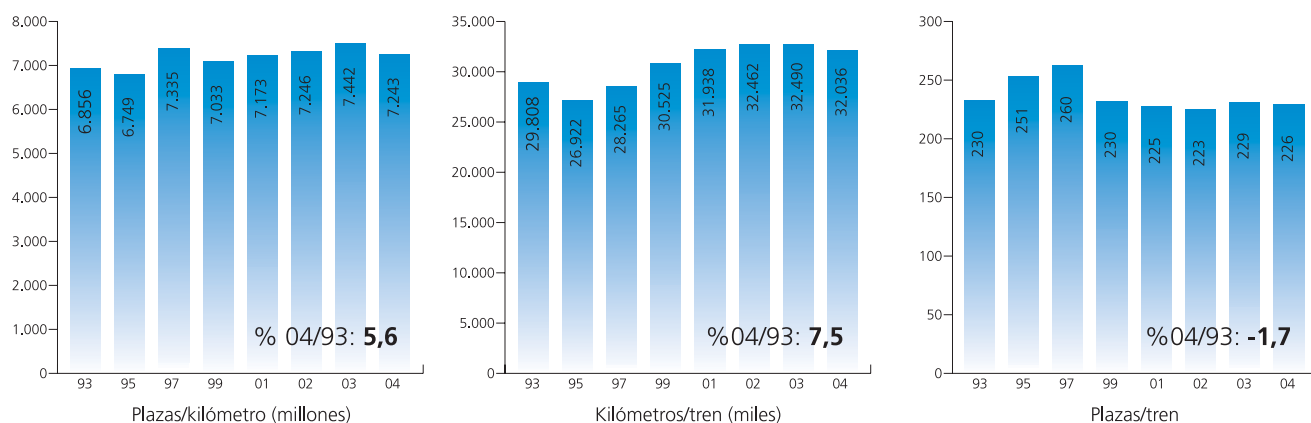
Tráfico



Ingresos tráfico <sup>1</sup>



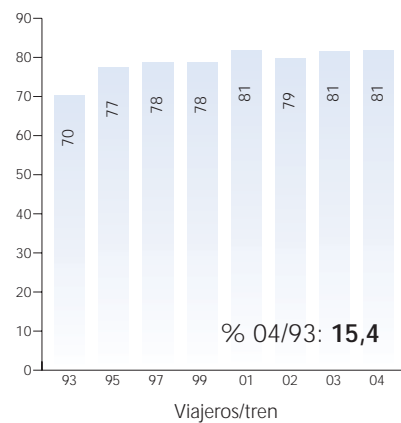
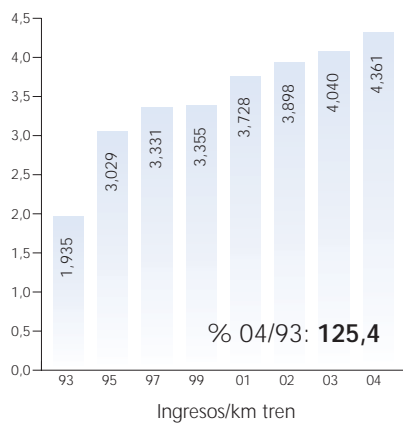
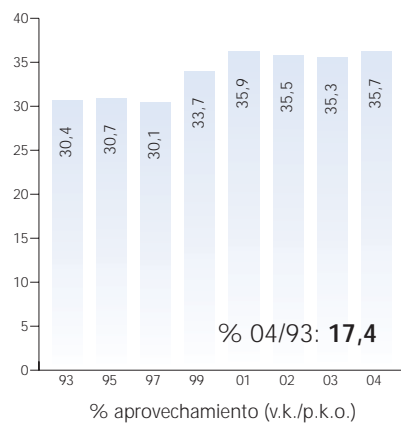
Oferta



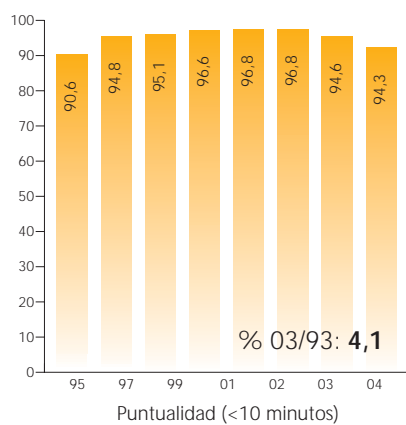
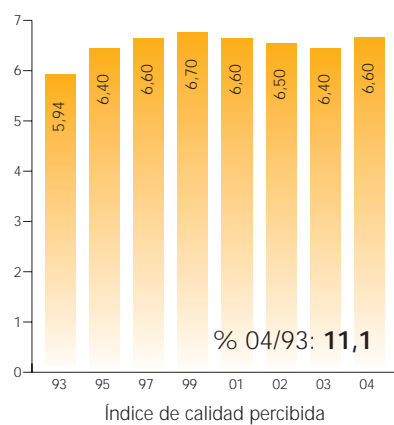
<sup>1</sup>Incluye convenios específicos con comunidades autónomas (28,307 millones de euros en 2004 y 20,758 millones de euros en 2003)

<sup>2</sup>No incluye convenios específicos con comunidades autónomas

## Aprovechamiento



## Calidad





## 3.3

### Alta Velocidad

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

El atentado terrorista del 11 de marzo y la amenaza de bomba del 2 de abril supusieron para la Unidad de Negocio de Alta Velocidad una brusca bajada de ingresos, que se fueron recuperando a lo largo del año. Se suprimieron 110 circulaciones, con una pérdida de ingresos de 9,5 millones de euros.

A lo largo de 2004 se han realizado las pruebas de homologación y de fiabilidad a 200 km/h para doce trenes de la serie 102, y las pruebas tipo y pruebas serie del material 104.

Esto ha permitido que a finales del año se pudieran recepcionar once de los veinte nuevos trenes de la s/104, cuya entrega finalizará en 2006, los cuales han sustituido los trenes de la serie 100 que se estaban utilizando en la relación Madrid-Puertollano y han dado solución a un nuevo producto de media distancia Madrid-Puertollano y Córdoba-Sevilla.

El nuevo material utilizado de la s/104 cuenta con 237 plazas, 31 de las cuales corresponden a la clase club y 205 más una para personas con movilidad reducida en clase turista. Esto ha supuesto un incremento en la oferta medida en plazas del 9,2 %. Asimismo, esta nueva oferta ha permitido a la Unidad de Negocio la recuperación del material de la serie 100 y redimensionar la oferta en el resto de corredores.

En el área comercial es importante destacar la definición del nuevo producto, "media distancia", aplicado a las relaciones Córdoba-Sevilla y Madrid-Puertollano. La media distancia se define como un producto ligado al tiempo de viaje que se sitúa como máximo en torno a la hora quince-hora treinta minutos.

El número de circulaciones en la media distancia Madrid-Puertollano es de 162 semanales, lo que ha supuesto un incremento del 28,6 %, manteniendo el tiempo de viaje y el compromiso de puntualidad. Las circulaciones en la media distancia Córdoba-Sevilla son 78 semanales. En ambos casos, el nuevo material utilizado es de la serie 104, más moderno y adecuado al producto ofertado.

Los servicios asociados al producto, para los clientes de clase club, consisten en facilitar el parking gratuito y el acceso a la sala club-Ave.

Con la entrada en funcionamiento del producto de la media distancia se amplía el abanico comercial, posibilitando a los clientes la adquisición de la Tarjeta Plus, y la creación de una nueva tarifa de ida/vuelta en distintos días.

En la relación Ciudad Real-Puertollano se mantiene un abono mensual de lunes a viernes, subvencionado por el ayuntamiento de Puertollano, y se ha incorporado para viajes de alta frecuencia en el recorrido entre Ciudad Real y Puertollano la tarjeta global mes, que consiste en viajes ilimitados y de uso mensual, lo que permite el aprovechamiento de las plazas en el recorrido Ciudad Real-Puertollano y viceversa.

En el área de calidad, durante este año se han realizado auditorías de seguimiento del sistema integrado de control de calidad y medio ambiente de la U. N. de Alta Velocidad.

Asimismo, hay que destacar la contratación a través de concurso público negociado y por un período de cuatro años de los servicios de restauración y atención al cliente a bordo de trenes, por un importe total de 95.198.399 euros. El importe adjudicado supuso un ahorro del 1 % sobre la oferta inicialmente presentada, y una reducción de costes sobre la anterior contratación del 27 %.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

En 2004, la Unidad de Negocio de Alta Velocidad ha mejorado el resultado presupuestado en 13,5 millones de euros.

Los ingresos de tráfico han conseguido un crecimiento del 6 % sobre el año anterior, debido a que el corredor Madrid-Cataluña comenzó a funcionar en octubre del 2003.

La demanda se ha incrementado en un 3,1 % sobre 2003, hasta alcanzar la cifra de 6,2 millones de viajes, habiendo generado ingresos de tráfico por importe de 216,3 millones de euros. La oferta se ha incrementado en un 7,4 % con respecto a 2003, lo que supuso 3.430 millones de plazas-km.



## U. N. de Alta Velocidad. Resultados. Comparación con año anterior\*

## CIERRE AÑO 2004

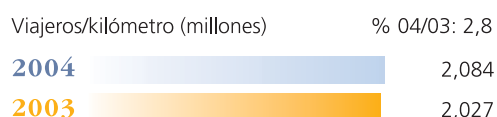
## VARIACIÓN

Ingresos	2004	2003	ABS.	%
Ingresos de tráfico	216,300	204,094	12,206	6,0
Ingresos varios	12,666	2,817	9,849	349,7
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes		1,071	-1,071	-100
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,319	0,317	0,002	0,6
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>229,285</b>	<b>208,299</b>	<b>20,986</b>	<b>10,1</b>
Ingresos por transferencias	4,424	4,491	-0,067	-1,5
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>233,709</b>	<b>212,790</b>	<b>20,919</b>	<b>9,8</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	17,821	16,129	1,692	10,5
Energía de tracción	13,473	11,495	1,978	17,2
Materiales y energía U. D. T.	1,103	0,971	0,132	13,6
Servicios externos	85,571	74,857	10,714	14,3
Variación de provisiones				
Amortizaciones	19,923	19,961	-0,038	-0,2
Retiros del inmovilizado	0,044	0,012	0,032	269,4
Intereses del capital circulante	0,418	0,132	0,286	216,6
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>138,354</b>	<b>123,557</b>	<b>14,797</b>	<b>12,0</b>
Energía de tracción por transferencia	0,549	0,534	0,015	2,8
Servicios internos por transferencia	28,008	26,270	1,738	6,6
Gastos por transferencias	28,557	26,804	1,752	6,5
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>166,910</b>	<b>150,361</b>	<b>16,549</b>	<b>11,0</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>66,799</b>	<b>62,429</b>	<b>4,370</b>	<b>7,0</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	140,0 %	141,5 %	-1,5 %	
Intereses estructurales	18,424	9,480	8,944	94,3
Gastos comunes distribuidos	5,384	5,201	0,183	3,5
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>42,992</b>	<b>47,749</b>	<b>-4,757</b>	<b>-10,0</b>
Resultados extraordinarios	3,364	0,416	2,948	708,6
<b>RESULTADO</b>	<b>46,355</b>	<b>48,165</b>	<b>-1,809</b>	<b>-3,8</b>
Coeficiente de cobertura resultado	124,7 %	129,3 %	-4,5 %	

\*En millones de euros

U. N. de Alta velocidad. Principales magnitudes

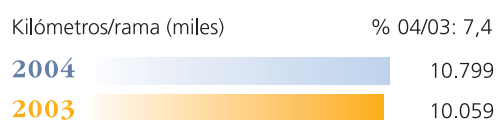
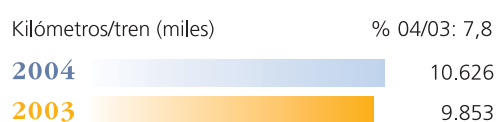
**Tráfico**



**Ingresos de tráfico**



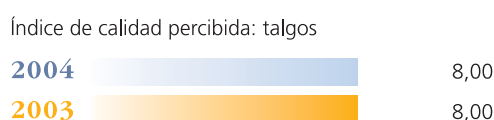
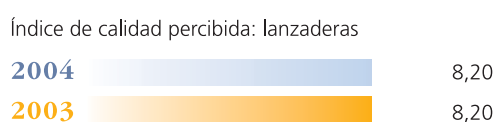
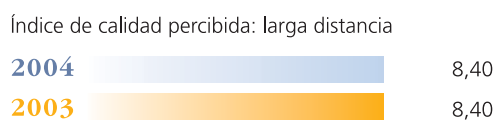
**Oferta**



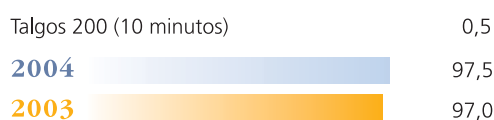
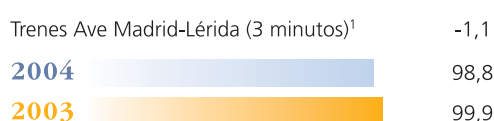
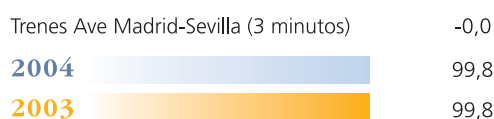
**Aprovechamiento**



**Calidad**



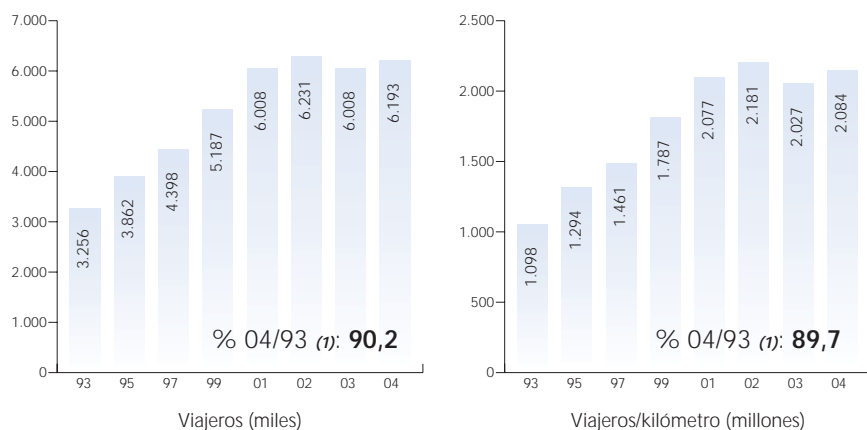
**Puntualidad**



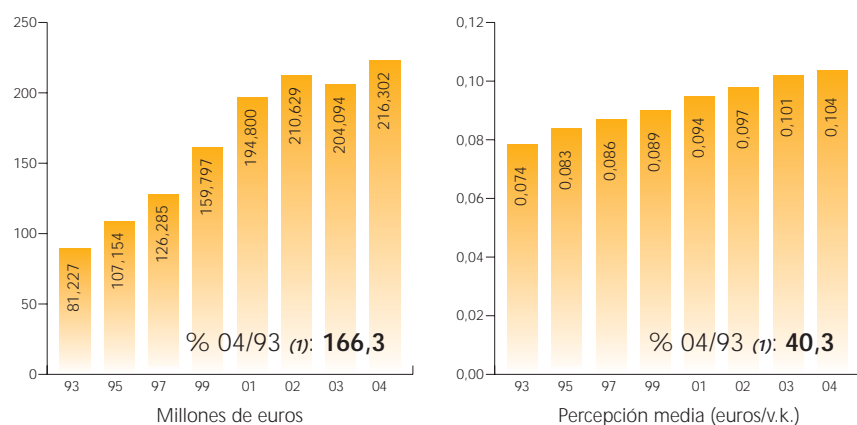
<sup>1</sup> Año 2004 puntualidad media para 10 minutos.

## U. N. de Alta Velocidad. Evolución de las principales magnitudes en el período 1995-2004

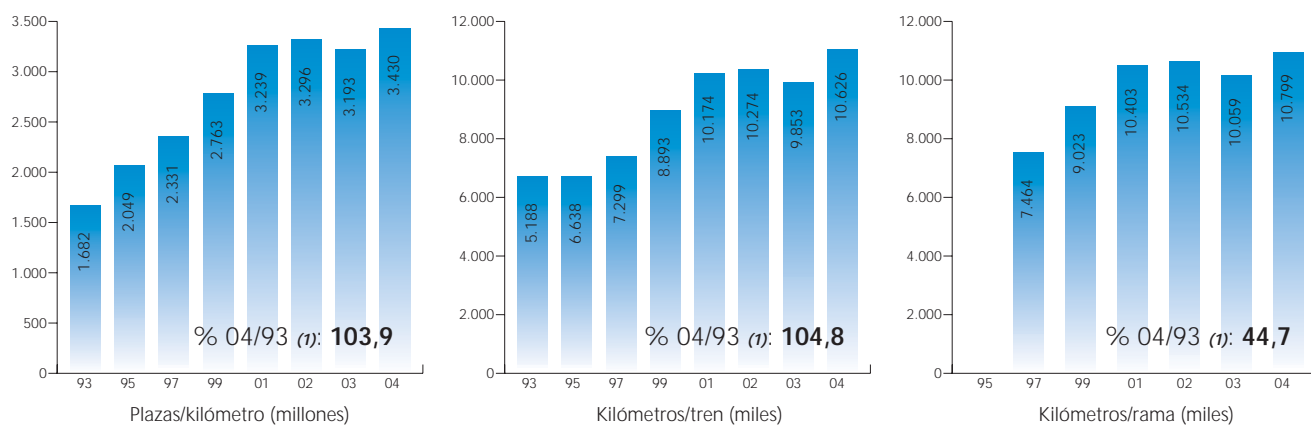
### Tráfico



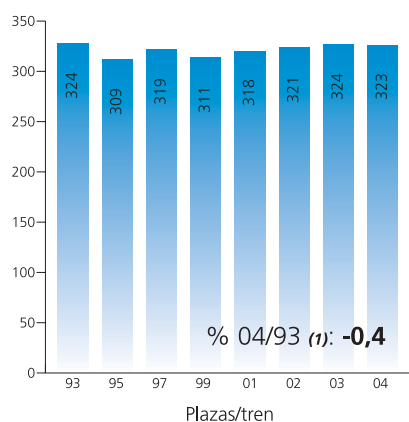
### Ingresos tráfico



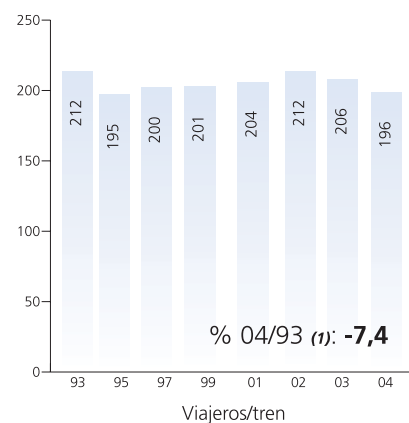
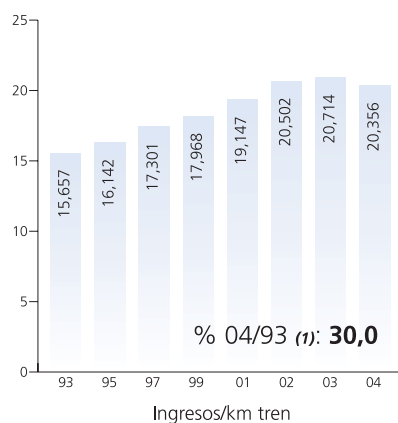
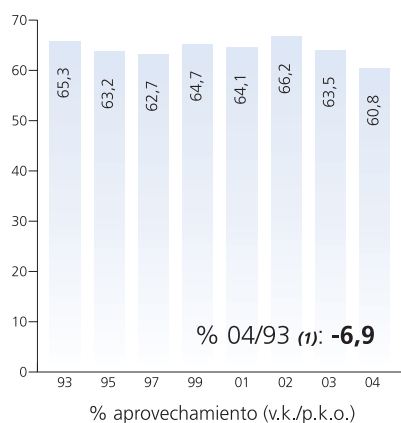
### Oferta



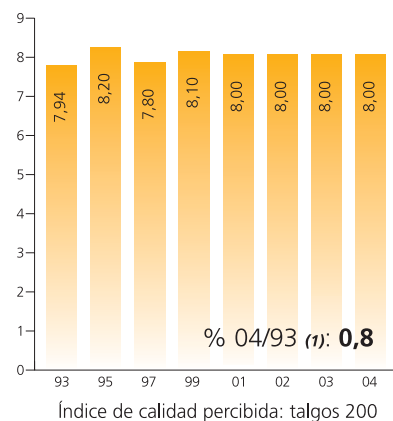
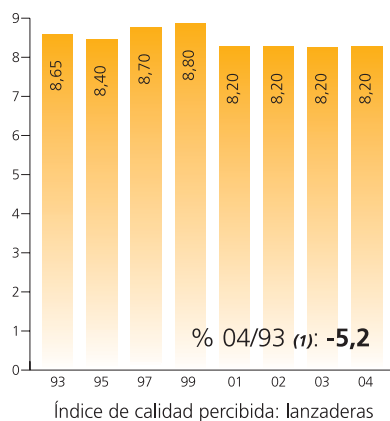
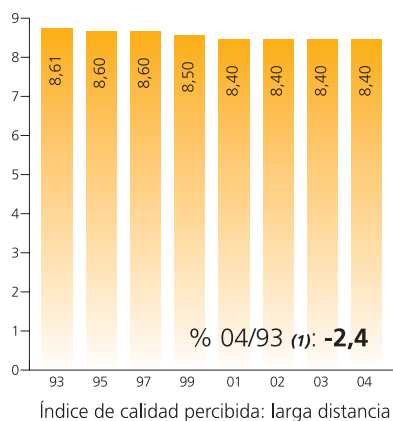
## Oferta



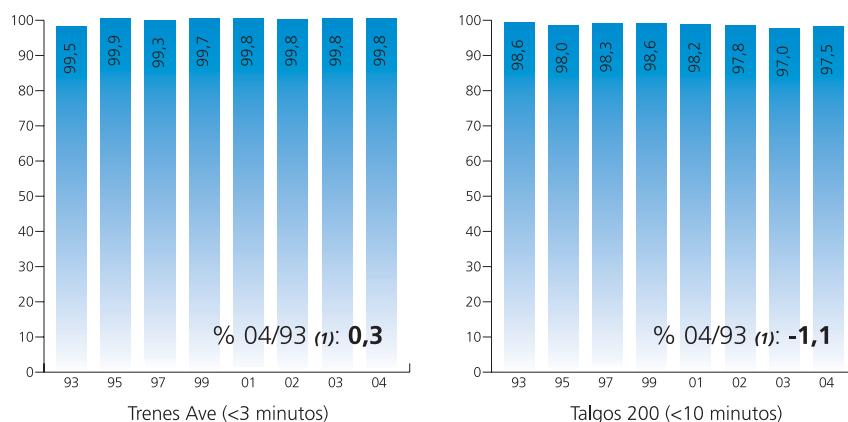
## Aprovechamiento



## Calidad



## Puntualidad



## 3.4 Plan de viabilidad

### 3.4.1 GRANDES LÍNEAS

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

Los hechos más destacados en 2004 fueron:

- La inauguración en enero de los nuevos servicios entre Madrid y Pamplona por vía de alta velocidad, utilizando el cambiador de ancho de Plasencia de Jalón.
- En la misma fecha se inician los nuevos servicios entre Madrid y Logroño, utilizando también la nueva línea de alta velocidad.

Los servicios que cubren la relación entre Madrid y Murcia pasan, en la misma fecha, de ser prestados como Talgo diurno a realizarse como producto Altaria, con el consiguiente incremento de prestaciones para los clientes.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

El resultado del ejercicio se sitúa en -57,5 millones de euros, lo que representa un empeoramiento de 223 millones de euros sobre 2003.

Los efectos de los atentados del 11 de marzo y las huelgas del segundo semestre han influido de forma directa en esta evolución.

La demanda atendida ha alcanzado los 12,4 millones de viajeros, un 3 % por debajo de 2003. El índice de aprovechamiento se situó en el 65,3 %, un 21 % menor que en 2003.

El índice de puntualidad media de la Unidad de Negocio se sitúa en el 95,9 %, recuperando los niveles de 2002.



U. N. de Grandes Líneas. Resultados. Comparación con año anterior\*

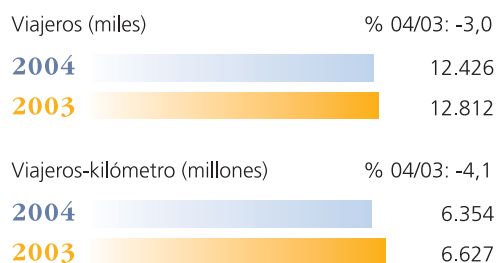
CIERRE AÑO 2004

	VARIACIÓN			
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	388,871	373,145	15,726	4,2
Ingresos varios	9,071	6,446	2,625	40,7
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes	0,005		0,005	
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,008	0,007	0,001	10,4
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>397,955</b>	<b>379,598</b>	<b>18,357</b>	<b>4,8</b>
Ingresos por transferencias	4,124	4,156	-0,032	-0,8
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>402,079</b>	<b>383,754</b>	<b>18,325</b>	<b>4,8</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	89,549	82,556	6,993	8,5
Energía de tracción	3,794	0,610	3,184	521,9
Materiales y energía U. D. T.	0,373	0,298	0,075	25,3
Servicios externos	173,054	146,587	26,467	18,1
Variación de provisiones	0,078	1,061	-0,983	-92,7
Amortizaciones	42,122	42,160	-0,038	-0,1
Retiros del inmovilizado	3,309	0,076	3,233	4.254,1
Intereses del capital circulante	0,238	0,131	0,107	82,1
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>312,517</b>	<b>273,479</b>	<b>39,038</b>	<b>14,3</b>
Energía de tracción por transferencia	24,210	25,008	-0,798	-3,2
Servicios internos por transferencia	102,255	105,368	-3,112	-3,0
Gastos por transferencias	126,465	130,375	-3,910	-3,0
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>438,982</b>	<b>403,854</b>	<b>35,128</b>	<b>8,7</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-36,903</b>	<b>-20,100</b>	<b>-16,802</b>	<b>-83,6</b>
Coefficiente de cobertura margen de contribución	91,6 %	95,0 %	-3,4 %	
Intereses estructurales	12,545	9,365	3,180	34,0
Gastos comunes distribuidos	13,206	13,236	-0,031	-0,2
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-62,653</b>	<b>-42,702</b>	<b>-19,952</b>	<b>-46,7</b>
Resultados extraordinarios	5,156	7,458	-2,302	-30,9
<b>RESULTADO</b>	<b>-57,497</b>	<b>-35,244</b>	<b>-22,254</b>	<b>-63,1</b>
Coefficiente de cobertura resultado	87,5 %	91,6 %	-4,1 %	

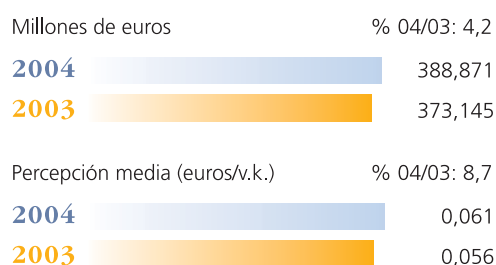
\*En millones de euros

## U. N. de Grandes Líneas. Principales magnitudes

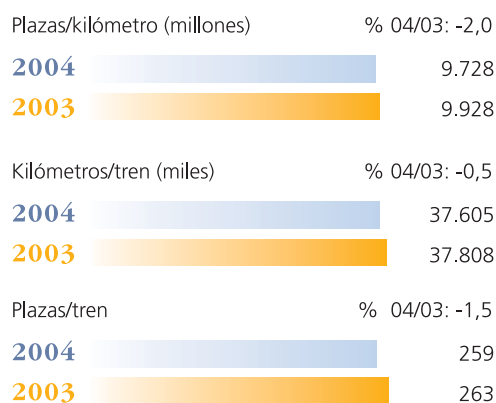
### Tráfico



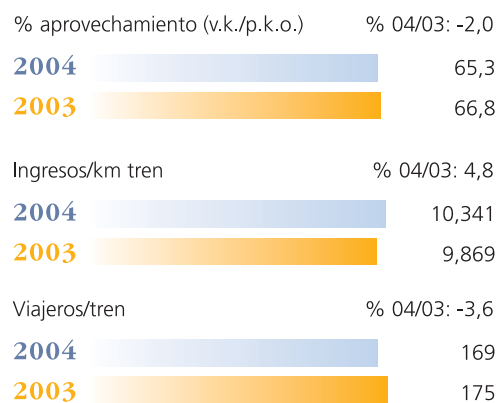
### Ingresos de tráfico



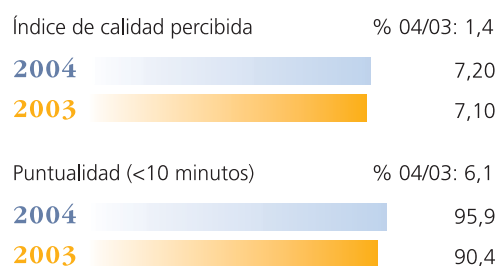
### Oferta



### Aprovechamiento

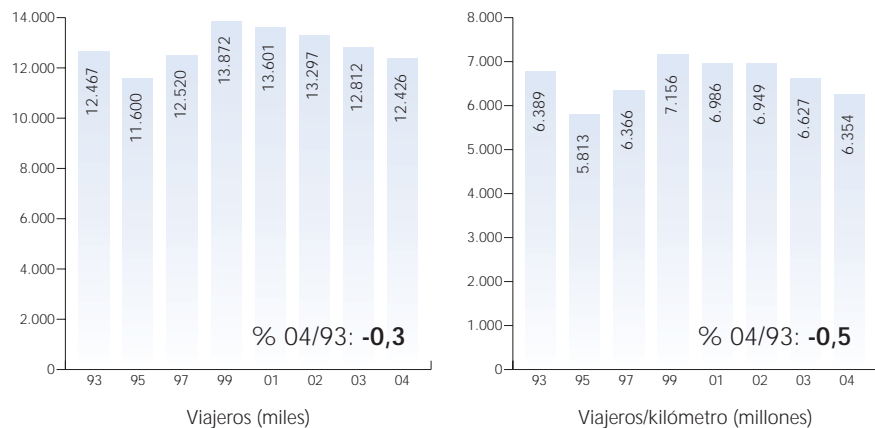


### Calidad

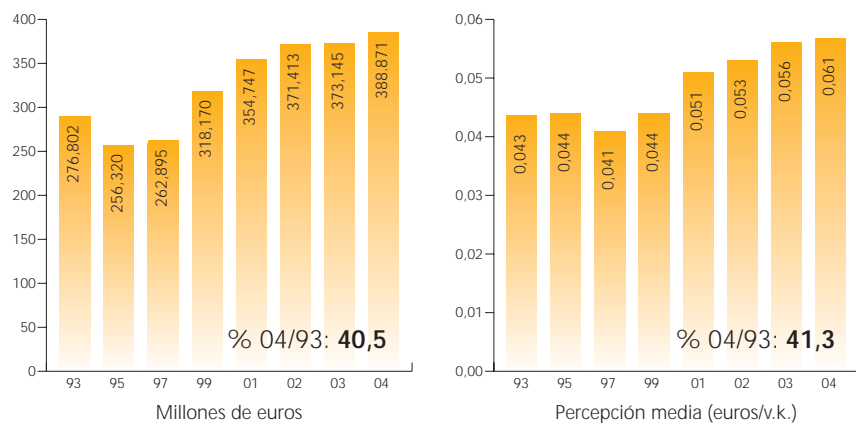


U. N. de Grandes Líneas. Evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2004

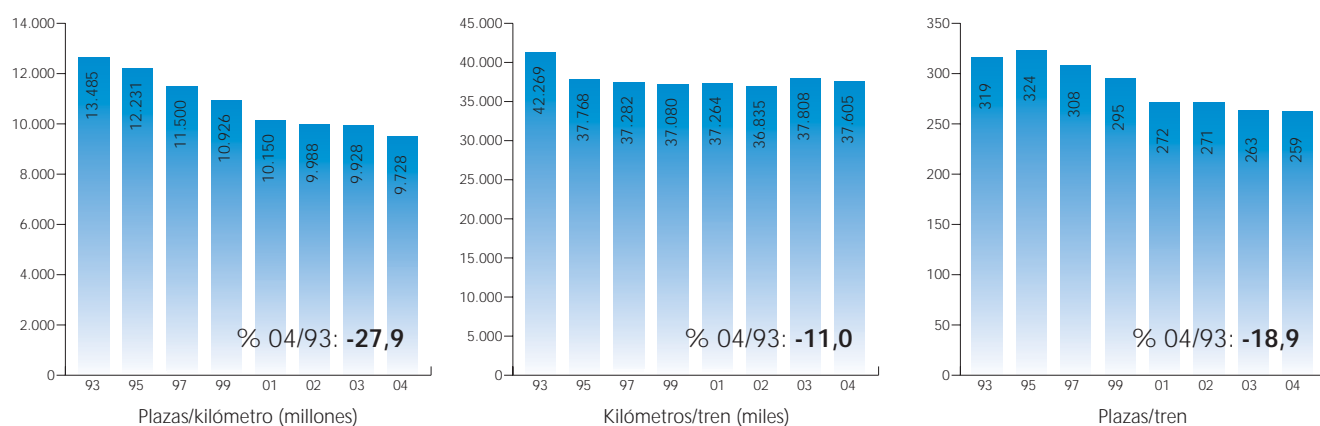
Tráfico



Ingresos Tráfico

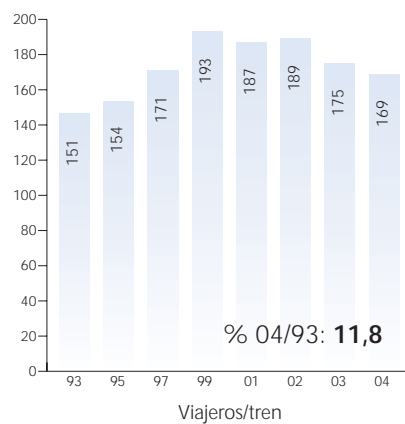
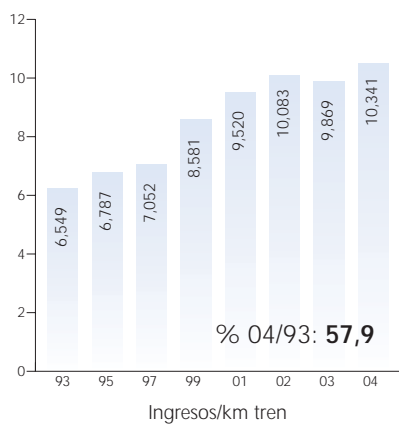
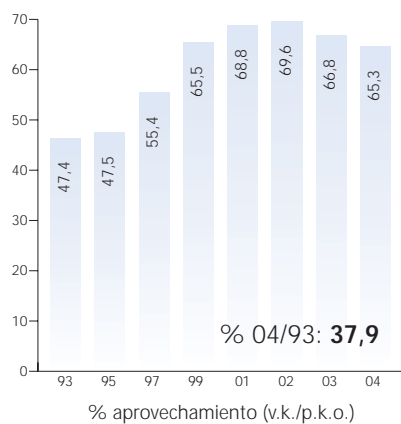


Oferta

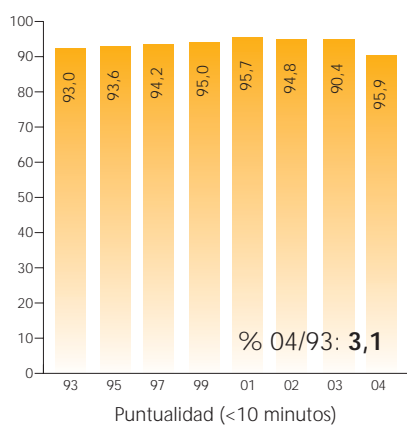
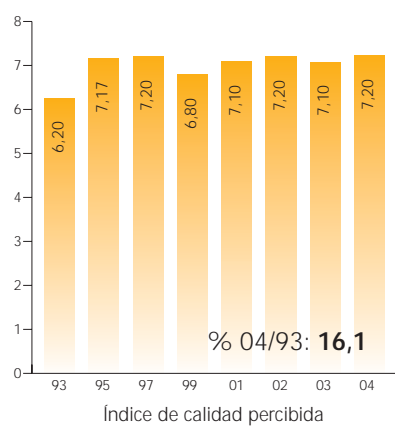




## Aprovechamiento



## Calidad



### 3.4.2 MERCANCÍAS

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

El Consejo de Administración de Renfe, en su sesión de 27 de enero de 2004, aprobó la creación de esta Unidad de Negocio, como resultado de fusionar las preexistentes Cargas y Transporte Combinado, y separar la gestión de la operación de transporte de la de las terminales y otras instalaciones.

El reto para esta nueva Unidad de Negocio es realizar el transporte de mercancías por ferrocarril, estableciendo un modelo de negocio enfocado hacia el equilibrio económico y la rentabilidad mediante la búsqueda de la eficiencia de los recursos productivos, el establecimiento de políticas tarifarias óptimas y la calidad del servicio.

Entre las principales actuaciones de inversión aprobadas en 2004 destacan las siguientes:

- Transformación de 58 vagones tipo JJ91 en vagones tipo JJ93.
- Mejora de la habitabilidad de cabinas de locomotoras series 269, 251 y 319.
- Adquisición de 100 contenedores de 45 pies.
- Dotación y forrado de brazos de retención en 860 vagones tipo JJ3, JJ5 y JJ6.
- Plan de Acción de Prevención de Riesgos Laborales 2004.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

Los ingresos por tráfico de mercancías en 2004 han sido de 328,4 millones de euros, inferiores en 6,8 millones de euros a los ingresos del ejercicio anterior, lo que representa un porcentaje negativo del 2 %. Durante 2004 se han observado dos períodos claramente diferenciados. En los cinco primeros meses el comportamiento de la demanda fue muy positivo, con crecimientos del 6 % respecto al presupuesto, mientras que ya en el mes de junio la tendencia se quiebra, con el comienzo de los conflictos laborales, que se reproducen hasta el final del año. La supresión de un elevado número de trenes en estos siete meses, con la consiguiente pérdida de calidad y la creciente desconfianza de los clientes hacia el transporte por ferrocarril de mercancías redunda en una pérdida estimada de ingresos acumulada a diciembre de 18,9 millones de euros.

Los ingresos comerciales en 2004 ascienden a 9,1 millones de euros, un 38,1 % por debajo de los presupuestados, debido básicamente a menores ingresos frente a los previstos por

alquileres de material rodante y a la reclasificación realizada de ciertos ingresos presupuestados como comerciales y contabilizados como de tráfico. Los ingresos de transferencia, en cambio, alcanzan los 10,9 millones de euros, un 3,9 % superiores al presupuesto. Por lo tanto, los ingresos totales de Mercancías en 2004 se sitúan en 353,2 millones de euros, un 4,5 % por debajo del presupuesto.



Los gastos totales, incluidos los servicios prestados por las Terminales de Mercancías, ascienden en 2004 a 408,6 millones de euros, un 0,5 % por debajo de los presupuestados. A destacar, dentro de los gastos propios, el incremento en un 3 % de los gastos de personal respecto a lo previsto. En cuanto a los gastos transferidos, la pérdida de actividad acumulada estos últimos meses por los paros laborales y sus consecuencias en el orden productivo han llevado a unos menores gastos con la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de Trenes (1,9 %) y de gastos en Terminales (4,5 %), respecto al presupuesto acumulado a diciembre.

El margen de contribución resultante es de -55,5 millones de euros, siendo el índice de cobertura del 86,4 %, frente a un índice presupuestado del 89,9 %.

La producción en el acumulado a diciembre de 2004 de la Unidad de Negocio de Mercancías ha sido de 36,7 millones de km-tren, inferior en un 6 % a la correspondiente al mismo período del año anterior, e igualmente menor en un 7,5 % respecto a la presupuestada.

El índice de toneladas por tren ha alcanzado el valor de 325, frente a 304 en el ejercicio 2003.

# U. N. de Mercancías. Resultados. Comparación con año anterior\*

## CIERRE AÑO 2004

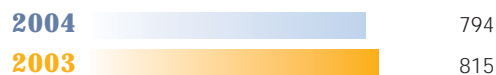
			VARIACIÓN	
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico	328,362	-	328,362	-
Ingresos varios	12,151	-	12,151	-
Servicios de terminales en mercancías	1,722	-	1,722	-
Trabajos para inmovilizado y almacenes	0,013	-	0,013	-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,000	-	0,000	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>342,249</b>	<b>-</b>	<b>342,249</b>	<b>-</b>
Ingresos por transferencias	10,926	-	10,926	-
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>353,175</b>	<b>-</b>	<b>353,175</b>	<b>-</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	131,560	-	131,560	-
Materiales y energía U. D. T.	1,971	-	1,971	-
Servicios externos	28,799	-	28,799	-
Amortizaciones	37,383	-	37,383	-
Retiros del inmovilizado	1,123	-	1,123	-
Intereses del capital circulante	3,892	-	3,892	-
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>204,728</b>	<b>-</b>	<b>204,728</b>	<b>-</b>
Energía de tracción por transferencia	51,572	-	51,572	-
Servicios internos por transferencia	152,331	-	152,331	-
Gastos por transferencias	203,903	-	203,903	-
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>408,631</b>	<b>-</b>	<b>408,631</b>	<b>-</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-55,456</b>	<b>-</b>	<b>-55,456</b>	<b>-</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	86,4 %	-	86,4 %	-
Intereses estructurales	16,002	-	16,002	-
Gastos comunes distribuidos	12,703	-	12,703	-
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-84,161</b>	<b>-</b>	<b>-84,161</b>	<b>-</b>
Resultados extraordinarios	-4,757	-	-4,757	-
<b>RESULTADO</b>	<b>-88,918</b>	<b>-</b>	<b>-88,918</b>	<b>-</b>
Coeficiente de cobertura resultado	79,9 %	-	79,9 %	-

\*En millones de euros

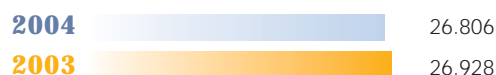
U. N. de Mercancías. Principales magnitudes

Tráfico

TEU (miles de unidades equivalentes) % 04/03: -2,6



Toneladas (miles) % 04/03: -0,5



TEU/kilómetro (millones) % 04/03: -11,3



Toneladas/kilómetro (millones) % 04/03: 0,5



Ingresos de tráfico

Millones de Euros % 04/03: -2,0



Percepción media (euros/t.k.) % 04/03: -2,5



Oferta

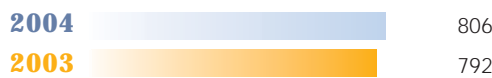
T.k.b. (millones) % 04/03: -4,3



Kilómetros/tren (miles) % 04/03: -6,0



T.b./tren % 04/03: 1,8



Aprovechamiento

T.k.n./t.k.b. (%) % 04/03: 5,0



Ingresos/km. tren % 04/03: 4,2



T.n./tren % 04/03: 7,0



Nota: Datos año 2003 suma de U. N. de Cargas y U. N. Transporte Combinado.





U. N. de mercancías. Mercado intermodal

Concepto. Toneladas (miles)	2004	2003	VARIACIÓN % 04-03
Tráfico nacional marítimo	2.183	2.266	-3,6
Tráfico nacional terrestre	2.717	2.793	-2,7
<b>TRÁFICO NACIONAL TOTAL</b>	<b>4.900</b>	<b>5.059</b>	<b>-3,1</b>
Importación	1.291	1.575	-18,0
Exportación	825	1.158	-28,8
Tránsito	28	34	-17,1
<b>TRÁFICO INTERNACIONAL TOTAL</b>	<b>2.145</b>	<b>2.767</b>	<b>-22,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>7.045</b>	<b>7.826</b>	<b>-10,0</b>

Concepto. Toneladas/kilómetro (millones)	2004	2003	VARIACIÓN % 04-03
Tráfico nacional marítimo	1.182	1.285	-8,0
Tráfico nacional terrestre	1.999	2.141	-6,6
<b>TRÁFICO NACIONAL TOTAL</b>	<b>3.181</b>	<b>3.426</b>	<b>-7,1</b>
Importación	376	549	-31,6
Exportación	308	474	-35,1
Tránsito	20	24	-17,9
<b>TRÁFICO INTERNACIONAL TOTAL</b>	<b>703</b>	<b>1.047</b>	<b>-32,8</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.884</b>	<b>4.473</b>	<b>-13,2</b>



U. N. de Mercancías. Vagón Completo. Toneladas (miles)

CONCEPTO	2004	2003
P. siderúrgicos nacionales	4.262	4.134
Carbones	2.894	2.639
Cementos	1.886	2.038
Piezas y comp. autos int.	1.371	417
Resto nacional	909	885
Combustibles líquidos	869	892
Transportes en servicio	824	971
Cereales nacionales	791	916
Autos nacionales	728	699
Piedras y tierras	623	816
Butano y propano	502	509
Resto internacional	481	458
Autos internacionales	464	473
Productos químicos	414	507
Maderas nacionales	401	425
Papel	382	415
P. siderúrgicos internacionales	382	330
TEM	269	302
Abonos	246	266
Cereales internacionales	225	107
Ttes. excepcionales	223	114
Cenizas volantes	219	283
Sal	175	196
Maderas internacionales	71	51
Material de construcción	55	106
Minerales	52	110
TEMI	41	44
<b>TOTAL U. N.</b>	<b>19.761</b>	<b>19.103</b>
Tránsito	10	28
Importación	1.508	837
Exportación	1.517	1.015
<b>TOTAL TRÁFICO INTERNACIONAL</b>	<b>3.036</b>	<b>1.880</b>

U. N. de Mercancías. Vagón Completo. Toneladas/km (millones)

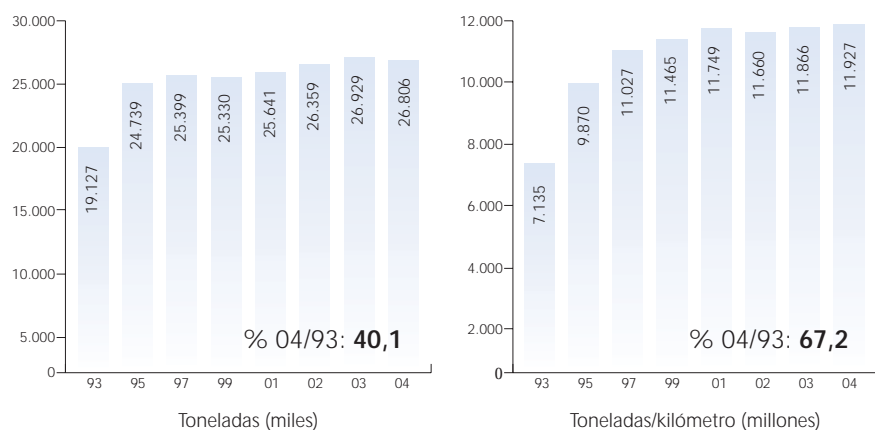
CONCEPTO	2004	2003
P. siderúrgicos nacionales	2.331	2.237
Piezas y comp. autos int.	920	180
Combustibles líquidos	543	527
Carbones	491	496
Cementos	450	469
Autos nacionales	388	377
Resto internacional	309	215
Maderas nacionales	301	310
Cereales nacionales	241	336
P. siderúrgicos internacionales	240	199
Papel	215	230
Productos químicos	191	214
TEM	189	213
Butano y propano	184	169
Autos internacionales	176	183
Transportes en servicio	131	268
Piedras y tierras	129	173
Cenizas volantes	101	124
Resto nacional	97	99
Ttes. excepcionales	86	41
Cereales internacionales	86	33
Abonos	83	98
Sal	42	47
TEMI	41	41
Maderas internacionales	36	24
Material de construcción	34	61
Minerales	9	28
<b>TOTAL U. N. E.</b>	<b>8.043</b>	<b>7.392</b>
Tránsito	11	24
Importación	854	376
Exportación	942	475
<b>TOTAL TRÁFICO INTERNACIONAL</b>	<b>1.807</b>	<b>875</b>



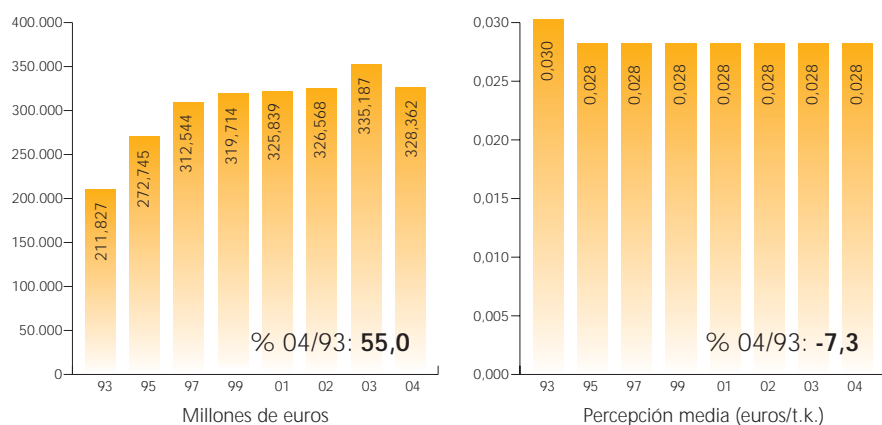


U. N. de Cargas. Evolución de las principales magnitudes en el período 1993-2003

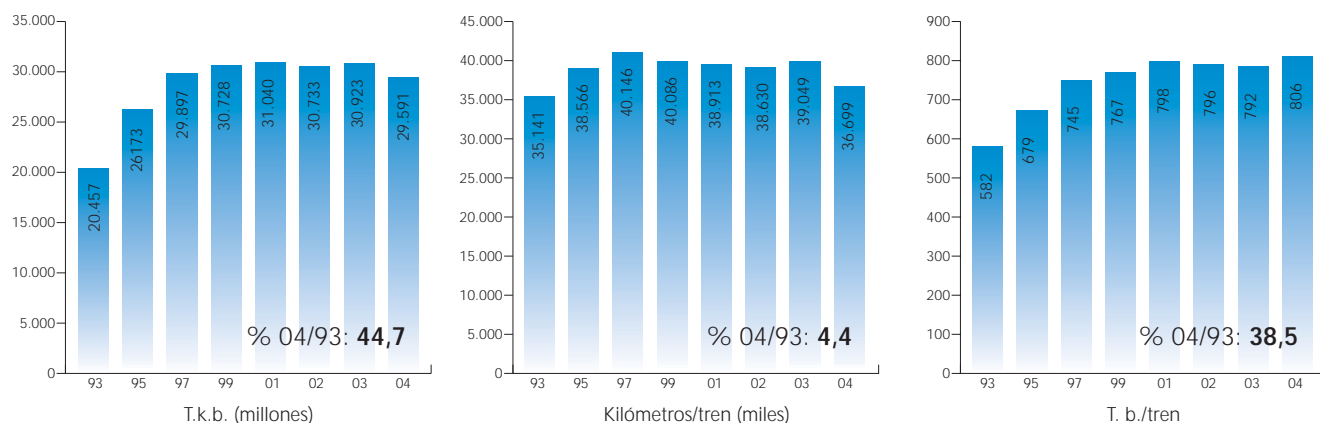
**Tráfico**



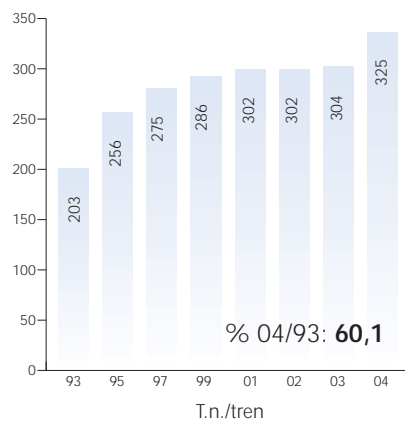
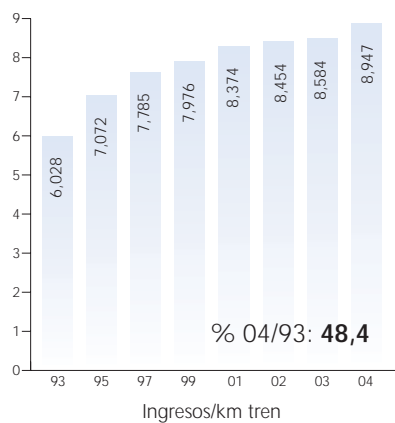
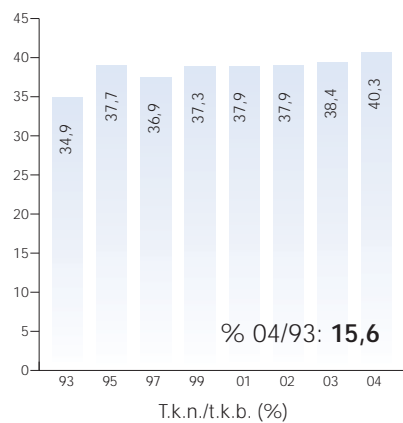
**Ingresos totales de tráfico**



**Oferta**



## Aprovechamiento



### 3.4.3 TERMINALES DE MERCANCÍAS

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

El Consejo de Administración de Renfe, en su sesión de 27 de enero de 2004, aprobó la creación de esta Unidad de Negocio, como resultado de fusionar las preexistentes Cargas y Transporte Combinado y separar la gestión de la operación de transporte de la de las Terminales y otras instalaciones.

La misión de esta nueva Unidad de Negocio es la prestación de servicios a las empresas ferroviarias, garantizando los principios de transparencia, objetividad y no discriminación, así como el desarrollo de productos logísticos con criterios de rentabilidad y calidad.

En el mes de junio se diseña y aprueba una nueva organización para la Unidad de Negocio.

Desde ese momento se ha venido trabajando con el fin de establecer las bases de gestión necesarias, tanto para fundamentar la actividad como para definir las estrategias a corto, medio y largo plazo.

Todo ello se plasma en el Plan Estratégico 2004-2008, cuyas líneas estratégicas a corto plazo son fundamentalmente establecer el catálogo de productos/servicios y sus precios, así como

determinar el ámbito funcional de la Unidad de Negocio de Terminales de Mercancías.

El Comité de Gestión de Renfe del 9 de septiembre estableció los fundamentos para construir, a partir de la definición de los servicios en terminales, los valores de referencia iniciales (precios para cada producto), que después de un proceso de rodaje durante 2005 darán como resultado los valores de las tarifas para proponer al Ministerio de Fomento.

Asimismo, se ponen en marcha los procedimientos que permiten establecer la metodología en la medición de las unidades producidas de cada uno de los servicios realizados en las terminales.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

En base a los criterios emanados del Comité de Gestión de Renfe y la actividad realizada por la Unidad de Negocio de Mercancías de Renfe durante 2004, el resultado del ejercicio fue de unos ingresos totales que ascienden a 91,7 millones de euros, de los que 76,4 provienen de la Unidad de Negocio de Mercancías. Los gastos suponen 114,1 millones de euros y el margen de contribución es de 22,4 millones de euros.





## U. N. de Terminales de Mercancías. Resultados\*

### CIERRE AÑO 2004

	VARIACIÓN			
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Serv. en terminales de mercancías	3,496	-	3,496	-
Ingresos varios	7,023	-	7,023	-
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes				-
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,265	-	0,265	-
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>10,784</b>	<b>-</b>	<b>10,784</b>	<b>-</b>
Ingresos por transferencias	80,937	-	80,937	-
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>91,721</b>	<b>-</b>	<b>91,721</b>	<b>-</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	67,378	-	67,378	-
Materiales y energía U. D. T.	2,496	-	2,496	-
Servicios externos	19,495	-	19,495	-
Amortizaciones	11,149	-	11,149	-
Retiros del inmovilizado	0,955	-	0,955	-
Intereses del capital circulante	0,080	-	0,080	-
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>101,553</b>	<b>-</b>	<b>101,553</b>	<b>-</b>
Energía de tracción por transferencia	1,734	-	1,734	-
Servicios internos por transferencia	10,809	-	10,809	-
<b>GASTOS POR TRANSFERENCIAS</b>	<b>12,543</b>	<b>-</b>	<b>12,543</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>114,096</b>	<b>-</b>	<b>114,096</b>	<b>-</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-22,375</b>	<b>-</b>	<b>-22,375</b>	<b>-</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	80,4 %	-	80,4 %	-
Intereses estructurales	8,407	-	8,407	-
Gastos comunes distribuidos	3,634	-	3,634	-
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-34,416</b>	<b>-</b>	<b>-34,416</b>	<b>-</b>
Resultados extraordinarios	-0,325	-	-0,325	-
<b>RESULTADO</b>	<b>-34,742</b>	<b>-</b>	<b>-34,742</b>	<b>-</b>
Coeficiente de cobertura resultado	72,5 %	-	72,5 %	-

\*En millones de euros

### 3.4.4 MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

Desde mediados de año, en que se aprobó la nueva estructura organizativa y los nombramientos del equipo directivo de la Unidad de Negocio, se han dado los pasos necesarios para orientar el negocio a las nuevas necesidades de los clientes y al nuevo mercado que presentan los nuevos mantenimientos y la fabricación. En este sentido, se contrató con la empresa Booz Allen sendos estudios para la identificación de cargas de trabajo en el período 2005-2010 y para la implantación en programas piloto de la estrategia de Mantenimiento Integral de Trenes (MIT) y la consecución de resultados deseados por los clientes.

En el mes de mayo se realizó la transferencia a MIT de la actividad de la asistencia técnica de vagones desde la Unidad de Negocio de Mercancías, habiéndose ajustado el esquema de precios de transferencia y la distribución de gastos con el planteamiento de equilibrio presupuestario para ambas Unidades de Negocio.

Las actuaciones más relevantes en la organización de talleres se centran en la puesta en marcha de las nuevas instalaciones de Atocha para mantenimiento de unidades de Cercanías y Vicalvaro para locomotoras y vagones de mercancías.

Merece destacarse el cumplimiento de los compromisos del año para la fabricación de los trenes de alta velocidad de la serie 104 (CAF), con la realización de 5 trenes (10 cajas), y de la serie 103 (Siemens) con trabajos en curso en los trenes 1 y 2 y en el coche C7 del primer tren.

Desde principios de año, la actividad de la asistencia técnica en línea que MIT presta a Grandes Líneas se ha extendido a los trenes Talgo Altaria que cubren el trayecto Madrid-Murcia/Cartagena. Este servicio, con responsabilidad compartida con Talgo, se presta con personal de Águilas (Murcia) y Fuencarral (Madrid).

En el mes de septiembre se firmó un contrato con la empresa Allegro Systems para la implantación del nuevo sistema de producción en talleres Máximo, para sustituir el Maint 3000 gestionado con los viejos ordenadores HP. Acabó así la andadura de la mala experiencia vivida con la anterior contratación del producto Movex, con la consiguiente rescisión del contrato con la

empresa implantadora INDRA, resarciéndose MIT de todos los importes abonados y gastos incurridos.

En lo concerniente a relaciones laborales, en el mes de mayo fue suscrito con la representación legal de los trabajadores el acuerdo de ratificación de los sistemas de primas que van a regir en los distintos centros productivos de MIT, dentro del marco previsto en la cláusula 7ª del XIV Convenio Colectivo de Renfe. Asimismo, a final de año, los representantes del Comité General de Empresa y de la Dirección de MIT firmaron unos acuerdos sobre medidas para mejorar la productividad y la atención al cliente por parte de los trabajadores de la Unidad de Negocio.

Por último, cabe destacarse la activa participación de MIT en los trabajos de retirada de vehículos y reparación de los mismos a raíz de la trágica jornada del 11 de marzo.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

El margen de contribución de la Unidad de Negocio presenta unas pérdidas en el ejercicio de 26,4 millones de euros, lo que supone un peor resultado con respecto al año anterior de 8,4 millones, pero también el cumplimiento del presupuesto (-0,2 millones de desviación), en un ejercicio que ya contemplaba de inicio este empeoramiento económico por la menor actividad a realizar. Además, durante el propio ejercicio, era de esperar otro menor resultado por la incorporación de la deficitaria actividad de la asistencia técnica de vagones, transferida por la Unidad de Negocio de Mercancías en el mes de mayo.

Los ingresos superaron los del pasado ejercicio en 5,7 millones de euros (2,4 %), entre otros motivos por la facturación de la actividad transferida de la visita de vagones (11,8 millones). Sin embargo fueron 7,1 millones menores a los del presupuesto, como consecuencia de distintos motivos, tales como el retraso inducido por Siemens en la fabricación de los coches de alta velocidad (-3,5 millones), el retraso de la puesta a disposición para transformación de una unidad 444 y un automotor Diésel 593 para Chile (-1,9 millones de euros) para Relaciones Internacionales y, para este mismo organismo, la no realización de la transformación prevista de coches y plataformas también para los ff.cc. de Chile, hechos estos a los que se han añadido distintas actividades presupuestadas y no concretadas en Cercanías, Mercancías y Grandes Líneas.

Los gastos superaron a los del año anterior en 14,1 millones de euros, fundamentalmente, por el impacto de la transferencia de la asistencia técnica de vagones. Esta cifra, sin embargo, supone un ahorro frente al presupuesto de 6,9 millones de euros, como consecuencia de la menor actividad respecto al mismo y de la contención realizada en todos y cada uno de los conceptos de gasto, con excepción del de personal, en el que se rebasó en 3,7 millones de euros la cifra presupuestada por la deficiente dotación de estándar presupuestario.

El *stock* inmovilizado de almacenes se redujo en 1,26 millones respecto a diciembre de 2003.

### Actuaciones comerciales

- Se firman con la Unidad de Negocio de Mercancías la transformación de 35 vagones MM9L para su adecuación para el transporte de sal, la transformación de vagones JPD1 en vagones plataforma equivalentes, la instalación del sistema de ajuste fino en 602 vagones portabobinas y la transformación de 58 vagones JJ91 de techo metálico a JJ93 de techo de lona desplazable.
- Con la Unidad de Negocio de Cercanías se aprobaron trabajos para el suministro y montaje de escaleras-pasarelas de evacuación en su parque de vehículos, para la reparación de remolques y bogies-motores de UT 446 y 450 afectados por los atentados del 11 de marzo, operaciones adicionales a las R en vehículos S/451 y mejoras en el sistema de freno de las UT 442.
- Se acuerdan con la Unidad de Negocio de Grandes Líneas las actuaciones de mejora de habitabilidad de cabinas en locomotoras 269.4 y 269.6, los trabajos complementarios a realizar por MIT en la transformación de locomotoras 333.3 a 333.4, los precios de las intervenciones RB1 y RB2 en las locomotoras 252, y los trabajos adicionales en la transformación del tren Al-Andalus.
- Con la Unidad de Negocio de Regionales se prorrogó el convenio de mantenimiento integral de vehículos de su parque, se acordó el precio de la participación de MIT en el mantenimiento de dos TRD Brava serie 594.2, el del interiorismo en los TD 592 no transformados, las mejoras de habitabilidad de cabinas en vehículos de la serie 432 y la instalación de los nuevos logotipos en todos los vehículos de su parque.
- Se firma el Acuerdo con la Dirección de Cooperación Internacional, que regula la participación de MIT en la modernización y suministro a los ferrocarriles chilenos (EFE) de cuatro automotores de dos coches, partiendo de automotores S/593. Asimismo, se acuerda acometer la transformación de cinco vehículos más de la serie 444.
- Se firma el contrato de venta de una locomotora S/313 y dos bogies completos a la empresa constructora Ferrovial.
- Se firma con el Ministerio de Defensa un nuevo contrato de mantenimiento para 15 coches de viajeros de su propiedad para los años 2004 y 2005.
- Se acuerda con la Unidad de Negocio de Infraestructura la transformación de un coche dormitorio para los trabajos de vía.





### Resultados técnicos y de producción

- Los índices de fiabilidad anuales del parque, medidos en miles de km entre incidencias, se desviaron de los objetivos previstos en material motor (-5,63 %) y se mejoraron en material autopropulsado (45,25 %) y en material viajeros (20,62 %).
- Los índices de disponibilidad anuales se desviaron ligeramente de los objetivos propuestos en material motor (-0,15 %) y en material autopropulsado (-0,30 %), y se mejoraron en material viajeros (2,60 %).
- El Plan de Reparaciones acumulado al mes de diciembre se cumplió al 99,5 %.
- En el Taller Central de Reparación (TCR) de Valladolid se realizó la transformación de cuatro electrotrenes 448 para Regionales y en los trabajos para el Ave se finalizó la fabricación de 5 trenes (10 cajas) de alta velocidad de la serie 104 (CAF) y se inició la de los trenes 1 y 2 de la serie 103 (Siemens). Con respecto a esta última serie también se inició la remodelación del coche C7 del primer tren.
- En los CGM se finalizó la construcción de 35 vagones plataforma de 19,9 metros para el transporte de sal, la transformación de los últimos 66 vagones del pedido de 197 de la serie JJ6 en vagones JJ7 aptos para el transporte de bobinas de chapa vertical, de los últimos 64 vagones del pedido de 100 vagones MM9C y de los últimos 44 vagones tolva TT49 del pedido de 60.
- En el TCR de Villaverde se realizó la adaptación de una locomotora 252 de Grandes Líneas al ancho UIC y la recuperación de piezas de parque que se entregaron a Alstom para la transformación de 32 locomotoras 333.
- El TCR de Málaga finalizó la transformación de un electrotren 444-005 para Chile, por encargo de la Dirección de Relaciones Internacionales, la construcción de un vagón auscultador de catenaria, la construcción de la segunda composición Tren Motor Diésel (TMD), la transformación del furgón DG9-9459 convertido en furgón generador del Al-Andalus, la transformación de un coche dormitorio para trabajos de vía y el pedido de Plasser de 14 locotractores y 36 dresinas.





# U. N. de Mantenimiento Integral de Trenes. Resultados. Comparación con año anterior\*

CIERRE AÑO 2004		VARIACIÓN		
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	10,434	7,546	2,888	38,3
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes	10,616	15,252	-4,636	-30,4
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,014	0,014	0,000	1,1
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>21,064</b>	<b>22,812</b>	<b>-1,748</b>	<b>-7,7</b>
Ingresos por transferencias	222,346	214,873	7,472	3,5
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>243,410</b>	<b>237,685</b>	<b>5,725</b>	<b>2,4</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	141,523	132,753	8,770	6,6
Materiales y energía U.D.T.	73,160	71,326	1,834	2,6
Servicios externos	37,735	34,083	3,652	10,7
Amortizaciones	7,558	7,137	0,421	5,9
Retiros del inmovilizado	0,176	1,160	-0,984	-84,8
Intereses del capital circulante	2,845	2,593	0,252	9,7
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>262,997</b>	<b>249,052</b>	<b>13,945</b>	<b>5,6</b>
Gastos por transferencias	6,789	6,595	0,195	3,0
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>269,786</b>	<b>255,647</b>	<b>14,139</b>	<b>5,5</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-26,376</b>	<b>-17,961</b>	<b>-8,414</b>	<b>-46,8</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	90,2%	93,0%	-2,8%	
Intereses estructurales	3,112	2,859	0,253	8,9
Gastos comunes distribuidos	8,057	8,428	-0,371	-4,4
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-37,545</b>	<b>-29,248</b>	<b>-8,297</b>	<b>-28,4</b>
Resultados extraordinarios	0,545	0,139	0,406	292,1
<b>RESULTADO</b>	<b>-37,000</b>	<b>-29,109</b>	<b>-7,891</b>	<b>-27,1</b>
Coeficiente de cobertura resultado	86,8%	89,1%	-2,3%	

\*En millones de euros

### 3.5.1 TELECOMUNICACIONES Y SERVICIOS ENERGÉTICOS

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

Después de varios años de profunda crisis, el año 2004 ha supuesto el inicio de un nuevo despegue del sector de las telecomunicaciones en España. Los principales impulsores de este despegue han sido la banda ancha residencial y la tercera generación de móviles.

En este contexto, durante el presente ejercicio, la Unidad de Negocio de Telecomunicaciones y Energía ha adaptado su oferta de productos a las diferentes necesidades de infraestructuras de telecomunicaciones de nuestros clientes. En concreto, y dentro del sector de redes fijas, nuestra oferta comercial se ha centrado en el desarrollo de las redes urbanas mediante la potenciación de los anillos metropolitanos, especialmente en Madrid y Barcelona.

En el área de Gestión Energética, los esfuerzos se han centrado en la adecuación de la organización a la Ley del Sector Ferroviario y la consideración de la energía y el combustible como servicios complementarios.

#### Telecomunicaciones

Durante este ejercicio se ha continuado con la política de desarrollo de proyectos tendentes a aumentar la fiabilidad y robustez de la red de fibra óptica, orientada a mejorar la supervisión y la calidad del servicio. En este sentido cabe destacar:

- Mejoras en la red troncal de fibra óptica.

Para mejorar la calidad de servicio a nuestros clientes, la Unidad de Negocio de Telecomunicaciones y Energía ha iniciado en 2004 la primera fase del tendido de cable enterrado en la red troncal entre Alcázar de San Juan y Albacete, así como la contratación de las 2ª y 3ª fases (Albacete-Játiva y Sagunto-L'Aldea). Estas actuaciones tienen prevista su finalización en 2006 y se completarán con la 4ª fase (L'Aldea-Tarragona), prevista para 2007.

- Desarrollo e implantación de sistemas de control.

#### *Sistema de Información Geográfica (GIS)*

A lo largo de 2004 se ha cargado en la aplicación más del 80 % de la red troncal. La aplicación más inmediata de este sistema es la de disponer y facilitar los datos de puntos singulares de los cables y fibras de clientes al SSFO, así como para las diferentes aplicaciones de telecomunicaciones y energía.

#### *Sistema de Supervisión de Fibra Óptica (SSFO)*

Este sistema permite, en los momentos actuales, la supervisión de la red de fibra troncal identificando el estado actual de las fibras ópticas y el punto de la incidencia en caso de averías sobre los cables ópticos.

#### *Sistema de Supervisión de Suministro en Parques de Telecomunicaciones (SSSPT)*

Se ha instalado como un proyecto piloto en 14 parques de telecomunicaciones, permitiendo conocer en tiempo real el estado y medida del suministro de energía en baja tensión, el estado de los dispositivos de protección eléctrica instalados en los parques de telecomunicaciones para la distribución de energía a los clientes, así como el telemando de estos dispositivos desde el puesto central.

#### Gestión de combustible

En 2004 se han realizado obras en Zafra, Teruel y Huelva, dentro del plan de adaptación de los puntos de suministro a la normativa medioambiental vigente.

En mayo se adjudicó el proyecto de telegestión del combustible, que permitirá el desarrollo de un sistema de registro automático y telemedida del nivel, cada vez que se produzca una variación tanto en la entrada como en la salida de combustible de los tanques de almacenamiento, así como el registro de las dispensaciones que se realicen en cada instalación.

En los próximos meses está prevista la instalación de un proyecto piloto en Valencia, A Coruña, Madrid-Fuencarral, Murcia y Salamanca.

#### Gestión de energía eléctrica

En abril se contrató el proyecto de desarrollo, instalación y puesta en marcha de un sistema



de gestión-facturación del consumo de energía eléctrica para los diferentes operadores, que permitirá una imputación más ajustada, tanto en consumos como en precios.

El plazo de ejecución establecido es de 22 meses a partir de la fecha de firma del contrato.

El proyecto ha evolucionado a lo largo del ejercicio 2004, según el calendario previsto.

#### **Otras actividades de marketing**

Otra actividad significativa en 2004 ha sido el inicio de un estudio sobre el mercado de fibra óptica en España, que pretende analizar de forma detallada la situación presente y las tendencias de futuro del mercado de fibra óptica en España y, en especial, de la competencia, analizando en detalle su previsible evolución y tendencias en el futuro.

#### **RESULTADOS DEL EJERCICIO**

El volumen de ingresos de Telecomunicaciones y Energía para el conjunto de 2004 ascendió a 217 millones de euros frente a los 208,7 millones de euros del ejercicio precedente. La diferencia de 8,3 millones de euros o de un 4 %,

se corresponde con un incremento de la demanda del área de Energía y Combustible de 11 millones de euros o en un 7,5 %, compensado parcialmente por la disminución del área de Telecomunicaciones en 2,7 millones de euros o en 4,4 %, derivado de los ajustes que han sido necesarios introducir en el marco de la política comercial del negocio.

Los gastos propios y transferidos se situaron en 191 millones de euros, con un incremento de 10,9 millones de euros o del 6 % con respecto al ejercicio anterior, imputable, prácticamente en su totalidad, al capítulo de compra de energía eléctrica y combustible de tracción.

Derivado de lo anterior, y una vez incluidos los intereses financieros y gastos comunes por distribución, los resultados obtenidos, antes de los extraordinarios, han sido de 20,3 millones de euros, mostrando una disminución en magnitudes absolutas respecto al año anterior de 2,5 millones de euros. Después de extraordinarios, el resultado ha sido de 7,6 millones de euros.

En lo que a indicadores de calidad se refiere, en 2004 se han producido 48 cortes no programados y 26 cortes programados, con una duración media de 3,87 horas y 2,57 horas respectivamente.

Telecomunicaciones y Servicios Energéticos. Resultados. Comparación con el año anterior\*

CIERRE AÑO 2004

			VARIACIÓN	
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos comerciales	58,868	61,613	-2,745	-4,5
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,408	0,372	0,036	9,8
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>59,276</b>	<b>61,985</b>	<b>-2,709</b>	<b>-4,4</b>
Ingresos por transferencias	157,683	146,682	11,001	7,5
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>216,959</b>	<b>208,667</b>	<b>8,292</b>	<b>4,0</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	3,386	2,951	0,435	14,7
Materiales y energía	158,094	147,142	10,952	7,4
Servicios externos	6,232	6,825	-0,593	-8,7
Amortizaciones	9,197	9,138	0,059	0,6
Retiros del inmovilizado				
Intereses del capital circulante	0,762	0,812	-0,050	-6,2
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>177,671</b>	<b>166,868</b>	<b>10,803</b>	<b>6,5</b>
Derechos de paso (Row)	6,872	6,738	0,135	2,0
Servicios internos por transferencia	6,505	6,555	-0,050	-0,8
Gastos por transferencias	13,377	13,293	0,084	0,6
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>191,048</b>	<b>180,161</b>	<b>10,887</b>	<b>6,0</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>25,911</b>	<b>28,507</b>	<b>-2,597</b>	<b>-9,1</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución				
Intereses estructurales	4,604	4,823	-0,219	-4,5
Gastos comunes distribuidos	1,055	0,937	0,118	12,6
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>20,253</b>	<b>22,747</b>	<b>-2,494</b>	<b>-11,0</b>
Resultados extraordinarios	-12,662	14,831	-27,493	
<b>RESULTADO</b>	<b>7,590</b>	<b>37,578</b>	<b>-29,987</b>	<b>-79,8</b>
Coeficiente de cobertura resultado	103,6 %	122,0 %	-18,3 %	

\*En millones de euros

### 3.5.2 ESTACIONES

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

Debido a las especiales circunstancias del ejercicio, con el retraso de la entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario de 17 de noviembre, el objetivo de la Unidad de Negocio ha sido la profundización en la especialización como gestores de estaciones, clarificando para su estandarización de forma integrada los servicios prestados en las mismas.

En este sentido, se han implantado los criterios de gestión de la Unidad de Negocio de Estaciones en las estaciones cuya gestión había sido delegada por GIF: Zaragoza Delicias y Guadalajara. Así, para su comercialización se han definido la mezcla comercial y el reglamento de régimen interior; en cuanto a sistemas de calidad, han sido integradas en la encuesta realizada en 2004 y se ha integrado y obtenido en el proceso de certificación según la norma ISO 9001:2000 a Zaragoza Delicias.

En esta línea de potenciación de la Unidad de Negocio como gestor de estaciones y protagonista en el diseño de las mismas, a lo largo del año 2004 se han ejecutado los trabajos de remodelación de la estación de Toledo para conseguir una adecuada prestación de servicios a los clientes de la nueva línea de alta velocidad Madrid- Toledo.

En junio de 2004 se aprobó en el Comité de Dirección la revisión de la propuesta de inversión que tiene por objeto las obras de adaptación en Barcelona Sants para la llegada de los trenes de alta velocidad, las cuales se iniciarán en el 2005.

#### Inversiones y proyectos Vialia

Dentro del capítulo de las inversiones en proyectos Vialia, se encuentra en fase de construcción el Vialia estación de Málaga, cuya finalización se prevé para el año 2006.

En Lleida se han realizado las prospecciones arqueológicas en los terrenos donde se elevará el centro Vialia, y el inicio de las obras se producirá previsiblemente durante 2005.

Entre otras actuaciones de transformación y mantenimiento de las instalaciones de esta Unidad de Negocio, hay que señalar la importante transformación en la que se encuentra inmersa la estación de Cádiz, donde se continúan efectuando los trabajos para la construcción del nuevo contenedor de la terminal, todo ello

dentro del Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, así como el nuevo aparcamiento y paso inferior de Ciudad Real y Mérida, remodelación de Irún y San Sebastián, acondicionamiento y mejora de pasos inferiores en Badajoz y Cáceres, ampliación del vestíbulo de consignas y control de aparcamientos en Sevilla, trabajos de mejora de accesibilidad en Oviedo y reforma integral de Sils.

En otro orden de cosas, Almería ha recibido un premio de la Asociación para el Desarrollo del Transporte como la mejor estación intermodal del año 2004.

#### Centros de viaje y máquinas autoventa

Se ha remodelado el centro de viajes de Huelva.

En octubre de 2004 quedó adjudicado el concurso para la adquisición de nuevas máquinas autoventa sin reserva telefónica para los productos más demandados de la Unidades de Negocio de Regionales.

#### Certificaciones de calidad y medio ambiente

Veinticuatro estaciones, así como la gestión íntegra de la Unidad de Negocio, están certificadas según la Norma ISO 9001:2000 y durante este ejercicio 250 personas han participado en diferentes grupos y equipos de iniciativa y mejora.

Igualmente, se ha obtenido la certificación en la gestión ambiental en ocho estaciones, según Norma ISO 14001, y se han efectuado diagnósticos ambientales, mediciones de ruido y analíticas de aguas en un total de 18 estaciones.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

En el ejercicio 2004 la Unidad de Negocio de Estaciones de Viajeros ha superado el resultado previsto, quedando 1,2 millones de euros por encima del mismo. Las mayores desviaciones negativas se producen en las actividades de venta de billetes y servicios básicos, señalando que los atentados de 11 de marzo y 2 de abril, y los paros en los meses de julio a diciembre han repercutido de forma muy negativa sobre el volumen de ventas y viajeros del año. Además, por otro lado, la Unidad de Negocio de Regionales tenía previsto la entrada en funcionamiento de la línea de alta velocidad Madrid-Toledo a partir del segundo cuatrimestre, sin que dicha circunstancia se haya producido.



A lo largo del año, la Unidad de Negocio ha orientado sus esfuerzos a intentar contrarrestar estos efectos negativos, incrementando los ingresos comerciales y actuando sobre aquellos gastos dotados de cierta flexibilidad, tales como contrataciones temporales de personal, optimización de los procesos y recursos informáticos, ya que la explotación de las estaciones, en cuanto a mantenimiento, limpieza, climatización..., se compone básicamente de gastos fijos para los volúmenes de viajeros que por ellas transitan.

De esta forma, en ingresos comerciales se ha alcanzado un incremento sobre la cifra presupuestada de 2 millones de euros, (4 %), con lo que los ingresos totales se sitúan en 1,2 millones de euros por debajo del presupuesto (-0,8 %).

Los gastos totales se han reducido en 0,7 millones de euros sobre el presupuesto (-0,5 %), básicamente por las medidas adoptadas en los gastos de personal, que supone -1,3 millones de euros (-1,9 %), y en costes por transferencias por importe de -0,3 millones de euros (-3,4 %).

En consecuencia, el margen de contribución presenta un empeoramiento de 0,5 millones de euros (-4,8 %).

Con respecto al ejercicio anterior, la Unidad de Negocio presenta una mejora en el margen de contribución de 1,9 millones de euros (25,2 %), y es que en 2004 ya se ha afianzado la nueva línea de alta velocidad Madrid-Lleida, que ha supuesto un importante crecimiento tanto en los ingresos por ventas y viajeros como en los gastos de explotación en las estaciones afectadas por la mayor afluencia de viajeros (Madrid Puerta de Atocha, Lleida), además de la implantación de los criterios de gestión de la Unidad de Negocio de Estaciones en las estaciones cuya gestión ha sido delegada por el GIF (Zaragoza y Guadalajara).

Los ingresos totales presentan una variación positiva con respecto al año anterior de 10 millones de euros (7,5 %). Los ingresos comerciales han aumentado en 6,3 millones de euros (13,7 %).

Los gastos totales han aumentado en 8,1 millones de euros (6,4 %), centrados básicamente en 1,6 millones de euros (2,4 %) de gastos de personal, y en 5,6 millones de euros (18,3 %) de servicios del exterior, por las adaptaciones de las estaciones de la nueva línea Ave.



# U. N. de Estaciones. Resultados. Comparación con año anterior\*

## CIERRE AÑO 2004

	VARIACIÓN			
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	51,815	45,557	6,258	13,7
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1,722	1,751	-0,029	-1,6
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>53,538</b>	<b>47,308</b>	<b>6,230</b>	<b>13,2</b>
Ingresos por transferencias	90,383	86,608	3,775	4,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>143,921</b>	<b>133,916</b>	<b>10,005</b>	<b>7,5</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	68,137	66,540	1,597	2,4
Energía de tracción				
Materiales y energía U.D.T.	4,993	4,493	0,500	11,1
Servicios externos	36,183	30,589	5,594	18,3
Amortizaciones	15,154	13,889	1,265	9,1
Retiros del inmovilizado	0,177	1,158	-0,981	-84,7
Intereses del capital circulante	0,199	0,179	0,020	10,9
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>124,842</b>	<b>116,848</b>	<b>7,994</b>	<b>6,8</b>
Gastos por transferencias	9,447	9,375	0,072	0,8
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>134,289</b>	<b>126,223</b>	<b>8,066</b>	<b>6,4</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>9,632</b>	<b>7,693</b>	<b>1,939</b>	<b>25,2</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	107,2 %	106,1 %	1,1 %	
Intereses estructurales	4,946	4,061	0,885	21,8
Gastos comunes distribuidos	4,118	4,230	-0,113	-2,7
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>0,568</b>	<b>-0,598</b>	<b>1,166</b>	<b>195,0</b>
Resultados extraordinarios	0,054	0,608	-0,554	-91,2
<b>RESULTADO</b>	<b>0,622</b>	<b>0,010</b>	<b>0,611</b>	<b>5.920,2</b>
Coeficiente de cobertura resultado	100,4 %	100,0 %	0,4 %	

\*En millones de euros

U. N. de Estaciones

Recaudación por venta de billetes en las estaciones gestionadas por esta Unidad de Negocio (millones de euros)

TOTAL AÑO	2004	2003	% 2004-2003
Cercanías	27,242	25,708	6,0
Regionales	78,494	76,287	2,9
Alta velocidad	85,013	75,252	13,0
Grandes líneas	216,436	204,189	6,0
<b>TOTAL</b>	<b>407,185</b>	<b>381,436</b>	<b>6,8</b>

Número de viajeros que transitan por las estaciones gestionadas por esta Unidad de Negocio

TOTAL AÑO	2004	2003	% 2004-2003
Cercanías	118.805.729	118.805.224	0,0
Regionales	39.114.781	39.353.713	-0,6
Alta velocidad	12.084.631	11.872.358	1,8
Grandes líneas	20.784.846	21.529.461	-3,5
<b>TOTAL</b>	<b>190.789.987</b>	<b>191.560.756</b>	<b>-0,4</b>

Número de llamadas al servicio 902 gestionadas por esta Unidad de Negocio

TOTAL AÑO	2004	2003	% 2004-2003
Cercanías	1.066.256	748.796	42,4
Regionales	2.496.966	2.202.743	13,4
Alta velocidad	910.775	1.189.580	-23,4
Grandes líneas	5.578.510	6.117.002	-8,8
<b>TOTAL</b>	<b>10.052.507</b>	<b>10.258.121</b>	<b>-2,0</b>





### 3.5.3 PATRIMONIO Y URBANISMO

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

A lo largo de 2004, la Unidad de Negocio ha intervenido en el desarrollo de los diferentes planes urbanísticos de las poblaciones en las que existen terrenos cuya administración tiene encomendada Renfe.

Entre estas intervenciones destacan las realizadas a nivel de planeamiento general en León, Barcelona (estación de Sagrera y su entorno), Cornellá de Llobregat, A Coruña, Zaragoza, Arcos de Jalón y Cervera. En cuanto a planeamiento de desarrollo, hay que señalar especialmente los llevados a cabo en Ávila, Burgos, San Sebastián, Miranda de Ebro, Pontevedra y Vitoria.

En cuanto a las actividades de mantenimiento y actualización del inventario de bienes inmuebles, se han realizado actuaciones completas sobre 87 recintos, haciendo regularizaciones catastrales y registrales específicas en Madrid, León, Barcelona, Valencia y Sevilla.

En este campo y con el fin de mejorar la gestión documental y gráfica, así como agilizar los procesos de regularización, en 2004 se ha obtenido la firma digital para el acceso a la oficina virtual del catastro y se ha establecido un protocolo de intercambio de información cartográfica con la Dirección General de Catastro.

Por otra parte, en la Unidad de Negocio se ha puesto en marcha un sistema de información geográfica que integra las bases alfanuméricas y gráficas de urbanismo e inventario, con el fin de determinar claramente los usos urbanísticos de los suelos y así programar su posible comercialización.

Respecto a la participación en las ocho sociedades que se habían creado para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias y su integración urbana, en 2004 ha continuado la colaboración de la Unidad de Negocio con las mismas, siendo los hechos más relevantes en la actividad de las sociedades los siguientes:

- Se ha sometido a información pública el estudio informativo del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Alicante.
- Se ha iniciado la redacción de proyectos en Barcelona Sagrera.
- Se ha encomendado la redacción del proyecto funcional de la estación intermodal de Gijón.

- Se ha aprobado el estudio informativo del proyecto de integración urbana del ferrocarril en León y San Andrés del Rabanedo, aprobándose asimismo la revisión del plan general donde se ordenan los suelos ferroviarios.

- Se ha formulado declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de integración del ferrocarril y se ha iniciado la redacción del plan especial en Logroño.

- Se han redactado proyectos de traslado de instalaciones ferroviarias en Valencia.

- Se están redactando proyectos de nuevas instalaciones ferroviarias en Valladolid.

- Se ha entregado el avance del plan especial del área de Intervención "Entorno Estación Intermodal" en Zaragoza.

Por otra parte, y desde el punto de vista de establecimiento de acuerdos específicos con entidades locales, se han formalizado convenios con los ayuntamientos de Cenicero, Haro, Huelva, Málaga, Pamplona, Sitges y Valencia.

En el área de participaciones inmobiliarias, las 15 Sociedades en las que la Unidad de Negocio tiene presencia han ido desarrollando las promociones en marcha en 27 ciudades, mejorando las expectativas económicas inicialmente previstas.

Así, durante el ejercicio, Renfe ha ingresado 1297 millones de euros por porcentaje sobre ventas y ha recibido 1.200 m<sup>2</sup> construidos de viviendas, locales, etc., además de haber participado en los beneficios de las sociedades por cobro de dividendos en la cantidad de 3 millones de euros.

Respecto a los procesos de gestión de calidad señalar que en octubre de 2004 se consiguió la certificación, según norma ISO 9001/2000, del proceso de adquisiciones inmobiliarias.

#### RESULTADOS DEL EJERCICIO

Las cifras económicas han sido inferiores respecto a las del año anterior, debido a la falta de concreción de determinadas operaciones inmobiliarias.

El resultado del ejercicio ha sido de 44 millones de euros.

U. N. de Patrimonio y Urbanismo. Resultados. Comparación con año anterior\*

CIERRE AÑO 2004

			VARIACIÓN	
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	87,657	106,567	-18,913	-17,7
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,125	0,064	0,061	94,7
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>87,778</b>	<b>106,63</b>	<b>-18,853</b>	<b>-17,7</b>
Ingresos por transferencias	1,565	1,528	0,037	2,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>89,343</b>	<b>108,159</b>	<b>-18,816</b>	<b>-17,4</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	11,324	10,695	0,629	5,9
Materiales y energía U. D. T.	1,075	1,050	0,025	2,4
Servicios externos	8,737	8,326	0,411	4,9
Amortizaciones	3,328	3,202	0,126	3,9
Retiros del inmovilizado	0,221	0,213	0,008	3,9
Intereses del capital circulante	4,567	5,745	-1,178	-20,5
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>29,251</b>	<b>29,231</b>	<b>0,020</b>	<b>0,1</b>
Gastos por transferencias	1,826	1,681	0,145	8,6
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>31,077</b>	<b>30,912</b>	<b>0,165</b>	<b>0,5</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>58,266</b>	<b>77,247</b>	<b>-18,981</b>	<b>-24,6</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	287,5 %	349,9 %	-62,4 %	
Intereses estructurales	8,315	10,984	-2,669	-24,3
Gastos comunes distribuidos	1,304	1,340	-0,036	-2,7
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>48,648</b>	<b>64,924</b>	<b>-16,276</b>	<b>-25,1</b>
Resultados extraordinarios	-4,676	0,829	-5,505	-664,0
<b>RESULTADO</b>	<b>43,972</b>	<b>65,753</b>	<b>-21,781</b>	<b>-33,1</b>
Coeficiente de cobertura resultado	196,9 %	255,1 %	-58,1 %	

\*En millones de euros

## 3.6

## Administración de Infraestructura

**3.6.1 CIRCULACIÓN****HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO**

El escenario de gestión ha estado condicionado por:

- Atentados del 11 de marzo.

Atentados con explosivos en cuatro trenes de Cercanías de Madrid el 11 de marzo, provocando numerosas víctimas y daños materiales. Afectación al tráfico ferroviario de Madrid con suspensión de la circulación.

- Suspensión el día 2 de abril de la circulación en línea de alta velocidad Madrid-Sevilla por orden gubernativa.

Secuelas: suspensiones cautelares de circulaciones por orden gubernativa en varios puntos de la Red, con desalojo de trenes y ejecución de planes alternativos de transporte. Reconocimientos puntuales de trenes e instalaciones.

- Accidentes e incidencias más relevantes:

Descarrilamiento con desplazamiento de carga de un tren con un transporte excepcional en Cortes de Navarra (línea Alsasua-Castejón de Ebro) del 17 al 19 de enero, ejecución de plan alternativo de transporte (PAT) en viajeros y suspensión del tráfico de mercancías.

Colisión Talgo 153 con Talgo 150 en Linarejos (Línea Medina de Campo-A Coruña) el 21 de mayo.

Suspensión del tráfico entre La Zaida y Quinto (línea Zaragoza-Tarragona vía Caspe) desde el día 16 noviembre por deformación de vía a causa de simas.

- Obras en puntos de la red. Especial repercusión de las obras de las nuevas líneas de alta velocidad. Más significativas:

Se ha mantenido el corte de vía entre Algodor y Toledo (Madrid-Toledo) con motivo de las obras de alta velocidad a Toledo, desde julio del año anterior.

Construcción de plataforma de alta velocidad en Castellbisbal: baja de vía 1 del trayecto Castellbisbal-Molins de Rei del 17 de junio al 30 de septiembre y de vía A Castellbisbal-El Vallés del 17 de junio al 15 de diciembre.

Construcción de plataforma para la línea de alta velocidad Teruel-Zaragoza: suspensión del tráfico en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto (del 20 de junio al 15 de octubre entre Muel y Bifurcación Teruel, y del 16 de agosto al 3 de septiembre entre Cella y Muel). PAT con transbordo por carretera de los viajeros de Regionales y encaminamiento alternativo para las mercancías.

Renovación de vía e instalaciones: suspensión del tráfico desde el día 15 de agosto hasta el 2 de diciembre entre Torelló y Ripoll (línea Barcelona-La Tour de Carol). El PAT con transbordo por carretera de los viajeros de Cercanías.

- Conflictividad Laboral: 35 días con paros de los mandos intermedios y personal operativo de circulación entre junio y diciembre.

- Invasión de vías y actos de sabotaje: principalmente en Cádiz y Bilbao por trabajadores de IZAR. Se han registrado en los meses de febrero, marzo y desde septiembre a diciembre.

- Meteorología, afectaciones más significativas:

Temporales de nieve en febrero y marzo en los ámbitos de las Gerencias Operativas (G. O.) de León y Miranda. Diciembre en los ámbitos de las G. O. de León, Miranda y Madrid, provocando la suspensión cautelar del tráfico de autopropulsados eléctricos e importantes retrasos en otros trenes.

Lluvias e inundaciones: marzo en la G. O. de Sevilla.

Corte de vía superior a 24 horas y modificación del plan de transportes por desprendimiento de tierras entre Cortes de Navarra y Tudela en septiembre.

- Limitaciones de velocidad: descenso de limitaciones de velocidad durante el año. El interanual de diciembre pasa de 871 a 657, con un tiempo de afectación que pasa de 1.262 min. a 1.011 min.

- Incendios con afectación al tráfico: situación más favorable que el año anterior en cuanto a incendios en los márgenes de la vía: 576 frente a los 648 del año anterior, de los cuales

52 fueron provocados por trenes y/o trabajos frente a los 67 del año anterior.

- Nuevos servicios:

Se realiza el cambio de servicio anual el día 12 de diciembre, adaptándose a lo previsto en el Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

Altaria Madrid-Murcia/Cartagena desde el día 11 de enero.

Altaria Madrid-Pamplona/Logroño desde el día 19 de enero, utilizando la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y el cambiador de ancho de Plasencia de Jalón.

Línea C-5 Móstoles el Soto-Fuenlabrada de Cercanías de Madrid, prolongada hasta Humanes el 17 de febrero.

Línea C-3b L'Hospitalet-La Tour de Carol desde el 13 de junio.

Línea C-4 circular Santa Justa-Padre Pío Palmete-Santa Justa en Sevilla desde el 8 de julio.

Nuevo servicio Civis de Cercanías entre Madrid Chamartín y Alcalá de Henares desde el 27 de septiembre.

Trenes Nexios de Regionales en el corredor A Coruña-Santiago-Vigo desde el día 23 de diciembre con los nuevos vehículos serie 598.

Trenes de Ave Lanzadera entre Córdoba y Sevilla desde el día 29 de diciembre con los nuevos vehículos serie 104.

- Cambios organizativos: reorganización de la Unidad de Negocio de Circulación orientada al nuevo modelo ferroviario. En junio nombramiento de un nuevo Director Gerente y en diciembre, reestructuración de tres áreas y nombramiento de sus responsables: Explotación, Control de Gestión y Planificación, Calidad y S. Información.

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.

### Desarrollo del sistema de calidad

- Elaborada en septiembre y validada en octubre por AENOR la primera memoria de sostenibilidad de la Unidad de Negocio de Circulación.
- Renovado en octubre el sello de oro a la excelencia empresarial (modelo EFQM), con 604 puntos tras la auditoría de BVQi.
- Superada la auditoría de AENOR sobre el sistema de calidad y medioambiente en noviembre.
- Certificados en junio, por la Organización Europea de Calidad (EOQ), tres auditores internos de calidad.
- Celebrada la V jornada de reconocimiento a grupos de participación en noviembre.
- Reconocimiento a la Unidad de Negocio de Circulación en la XIII Convención de Calidad de Renfe: primer premio en la modalidad de participación individual dentro del concurso de grupos de participación para la propuesta de cerraduras telemandadas.

### Gestión de personal

Descenso de 195 personas como consecuencia de la aplicación del plan social y del balance de transferencias de personal con otras Unidades de Negocio. Así, el número de personas se sitúa en 3.813.

### Tráfico

Se ha gestionado un total de 180,89 millones de kilómetros-tren. Este volumen de tráfico es un -0,9 % inferior al del año anterior y queda lejos de las previsiones de los operadores en sus presupuestos y programas operativos. Destacar el crecimiento de Ave (10,4 %) y Cercanías (1,2 %), así como el importante descenso del tráfico de mercancías (-7,3 %).

En la red convencional y línea alta velocidad Madrid-Sevilla: descenso del tráfico del -3,2 % sobre el año anterior. Las principales causas son: la supresión de trenes como consecuencia de la huelga de mandos intermedios y personal operativo de circulación desde junio, el trasvase de tráfico de Grandes Líneas a la línea de alta velocidad Madrid-Lleida y el descenso del tráfico de mercancías.

En la línea alta velocidad Madrid-Lleida: se han gestionado 5,05 millones de kilómetros-tren de los cuales el 26 % corresponde a Ave, el 64 % a Grandes Líneas, el 2 % a Regionales y el 8 % restante fueron trenes de servicio (exploradoras, pruebas, mantenimiento, etc.).

### Puntualidad

Se superan todos los objetivos, salvo en producto Euromed, a 5 min.

Además:

- Euromed (5 min): queda en 96,0 %, 1 punto por debajo del objetivo, pero es el mejor valor de los últimos tres años. La principal causa de pérdida de puntualidad, como en años anteriores, es la avería de instalaciones de seguridad (41 %).
- Ave: Madrid-Sevilla alcanza el 99,8 % por sexto año consecutivo, con un 100 % en octubre. Madrid-Lleida, en su primer año completo de funcionamiento alcanzó 98,8 %, con un 100 % en marzo y el Talgo 200 (5 min) cerró el año con 94,1 %, que es el mejor valor de su historia.
- Grandes Líneas: alcanza los mejores valores de su historia, tanto la global, a 10 min (95,89 %), como los productos Alaris, a 5 min (96,8 %) y Altaria, a 5 min (94,5 %).
- Regionales: alcanza los mejores valores de su historia en global a 5 min (94,3 %) y productos Regional a 5 min (97,3 %), Regional Exprés a 10 min (97,6 %), Tren Regional Diésel (TRD) de Salamanca a 5 min (95,3 %) y TRD de Andalucía a 5 min (96,3 %).

### Velocidad

Se cumplen los objetivos previstos.

### Seguridad

El índice accidentalidad imputable a la Unidad de Negocio de Circulación es de 0,03



accidentes/millones de kilómetros-tren (5 accidentes de trenes) dentro del 0,57 global de Renfe (101 accidentes de trenes). El número de accidentes de maniobras imputados a la Unidad de Negocio es 8 de los 74 totales de Renfe.

### Opinión de clientes

Mejora la valoración global respecto del año anterior, pasando de un 6,9 a un 7,1, aumentando además el porcentaje de clientes satisfechos o muy satisfechos del 86 % al 87 %. El operador que mejor percepción tiene de nuestro servicio es Ave (7,8) y el de más baja valoración es Cercanías (6,7).

Los datos proceden del sondeo anual de calidad percibida.

### Convenciones y jornadas más significativas

- Celebrada IV Convención de Comunicación Interna en junio en Madrid. En el transcurso del acto se reconocieron y premiaron las mejores prácticas y mejores aportaciones al buzón de sugerencias.
- Celebrada la V Jornada de Reconocimiento a Grupos de Participación de la Unidad de Negocio de Circulación en noviembre.
- Visita del Director de Operaciones Industriales de la SNCF, con el objeto de compartir métodos de gestión sobre los niveles de calidad de servicio en Ave y Cercanías en marzo.
- Participación en los IV encuentros de participación en la mejora de la calidad en Zaragoza y Córdoba.

- Celebradas jornadas conjuntas con Ave sobre la seguridad de la circulación en la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras en marzo.
- Jornada de puertas abiertas celebrada en la G. O. de León en abril, para la Escuela Universitaria de Ciencias Empresariales Jovellanos (Gijón).

## RESULTADOS DEL EJERCICIO

El resultado económico de la Unidad de Negocio de Circulación fue de -160 millones de euros, con un margen de contribución de -155,2 millones de euros, mejorando el presu-

puesto. En euros constantes supone el mejor coste histórico de la Unidad de Negocio.

Se ha mejorado la productividad de esta Unidad de Negocio sobre años anteriores, como así lo evidencian la ratio de productividad económica (coste de circulación/ingresos de tráfico), que se sitúa en 12,3, el mejor de los alcanzados hasta la fecha y la productividad por persona, que sube a 884 km-tren semana/persona, lo que supone un incremento del 23 %, frente a 864 km-tren semana/persona del año anterior. Asimismo, el coste del km-tren (incluyendo gastos comunes) queda en 0,94 euros/km-tren, a pesar de que descendió el tráfico sobre el año anterior.

### U. N. de Circulación. Resultados. Comparación con año anterior\*

#### CIERRE AÑO 2004

	2004	2003	VARIACIÓN	
			ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	3,417	4,282	-0,865	-20,2
Convenios específicos con comunidades autónomas	1,638	1,024	0,614	60,0
Trabajos para inmovilizado y almacenes	0,190	0,093	0,097	104,6
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0,158	0,141	0,017	11,9
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>5,403</b>	<b>5,540</b>	<b>-0,137</b>	<b>-2,5</b>
Ingresos por transferencias	3,543	4,009	-0,466	-11,6
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>8,945</b>	<b>9,549</b>	<b>-0,603</b>	<b>-6,3</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	138,705	136,444	2,261	1,7
Materiales y energía U. D. T.	2,431	2,288	0,143	6,2
Servicios externos	8,750	9,43	-0,680	-7,2
Amortizaciones	3,569	3,326	0,243	7,3
Retiros del inmovilizado	0,023	0,024	-0,001	-3,1
Intereses del capital circulante	0,331	0,259	0,072	27,9
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>153,810</b>	<b>151,771</b>	<b>2,039</b>	<b>1,3</b>
Gastos por transferencias	10,321	10,303	0,017	0,2
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>164,131</b>	<b>162,074</b>	<b>2,056</b>	<b>1,3</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-155,185</b>	<b>-152,526</b>	<b>-2,660</b>	<b>-1,7</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	5,5 %	5,9 %	-0,4 %	
Intereses estructurales	0,913	0,407	0,506	124,3
Gastos comunes distribuidos	4,853	5,286	-0,432	-8,2
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-160,952</b>	<b>-158,218</b>	<b>-2,733</b>	<b>-1,7</b>
Resultados extraordinarios	0,990	0,447	0,543	121,5
<b>RESULTADO</b>	<b>-159,962</b>	<b>-157,771</b>	<b>-2,190</b>	<b>-1,4</b>
Coeficiente de cobertura resultado	5,3 %	5,7 %	-0,4 %	

\*En millones de euros



## U. N. de Circulación

	VARIACIÓN		
NÚMERO DE TRENES CIRCULADOS	2004	2003	% 2004-2003
Cercanías	1.106.706	1.150.137	-3,8
Regionales	227.069	232.976	-2,5
Trenes alta velocidad <sup>1</sup>	30.516	28.022	8,9
Grandes líneas <sup>1</sup>	115.663	115.130	0,5
Mercancías <sup>2</sup>	222.427	239.565	-7,2
<b>TOTAL OPERADORES</b>	<b>1.702.381</b>	<b>1.765.430</b>	<b>-3,6</b>
Otros servicios	56.388	52.300	7,8
<b>TOTAL TRENES</b>	<b>1.758.769</b>	<b>1.818.130</b>	<b>-3,3</b>

	VARIACIÓN		
KILÓMETROS TREN REGULADOS POR CIRCULACIÓN <sup>3</sup>	2004	2003	% 2004-2003
Cercanías	53.798.835	53.140.066	1,2
Regionales	34.875.971	35.119.987	-0,7
Trenes alta velocidad <sup>1</sup>	11.037.580	10.001.942	10,4
Grandes líneas <sup>1</sup>	38.079.741	38.397.413	-0,8
Mercancías <sup>2</sup>	40.271.211	43.462.088	-7,3
<b>TOTAL OPERADORES</b>	<b>178.063.338</b>	<b>180.121.496</b>	<b>-1,1</b>
Otros servicios <sup>1</sup>	2.824.739	2.355.999	19,9
<b>TOTAL KILÓMETROS TREN</b>	<b>180.888.077</b>	<b>182.477.495</b>	<b>-0,9</b>

<sup>1</sup>Incluye la línea MBF. Los datos del año 2003 cambian por haber considerado en su día la línea MBF por separado, por lo que se duplicaban las circulaciones pasantes, así como la no consideración de los otros servicios de la línea.

<sup>2</sup>Año 2003 suma de Cargas y Transporte Combinado.

<sup>3</sup>Asignación según la solicitud de los trenes. Incluye circulaciones aisladas y otros movimientos no comerciales.

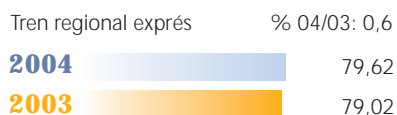


## VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN (km/h)

### Cercanías



### Regionales



### Alta velocidad



### Grandes líneas

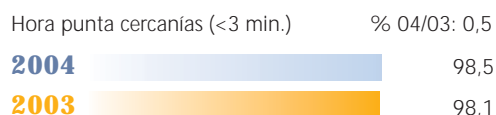


### Mercancías

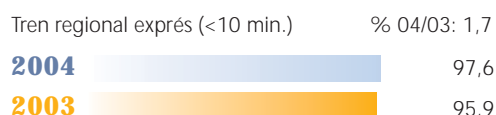


## PUNTUALIDAD (% de trenes puntuales)

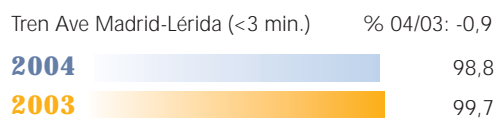
### Cercanías



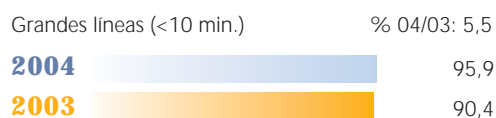
### Regionales



### Alta velocidad



### Grandes líneas





### 3.6.2 INFRAESTRUCTURA

#### 3.6.2.1 MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

##### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

En 2004, Mantenimiento de Infraestructura ha continuado garantizando la fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad de las infraestructuras ferroviarias a su cargo, con un alto grado de calidad, respeto al medio ambiente y eficiencia económica.

Dentro de la actividad cotidiana de todas las personas que contribuyen a desarrollar la misión de esta unidad de negocio, cabe destacar los siguientes hechos significativos:

- Puesta en servicio de la doble vía electrificada entre Fuenlabrada y Humanes. Prolongación de la línea C-5.
- Se ha completado la rehabilitación de vía en los tramos de Monforte-Vigo, Puebla de Sanabria-Orense, Vigo-La Coruña y Monforte-La Coruña, con sustitución de 50.730 traviesas, 64.750 sujeciones y 87.450 metros de intercambio y sustitución de carril.
- Finalizado el plan de instalación de balizas ASFA en señales de salida en las Gerencias Operativas de Valencia y Barcelona.
- Se han instalado 37 enclavamientos electrónicos en sustitución de otros de tipo mecánico o eléctricos de relés de cableado libre.
- Puesta en servicio del Bloqueo por Liberación Automática y CTC asociado en el tramo Guadalajara-Sigüenza.
- Se ha avanzado en la mecanización de los procesos, estando en explotación los procesos de mantenimiento correctivo y mejora y en fase bastante avanzada el desarrollo del proceso de mantenimiento preventivo.
- A lo largo de 2004 se ha completado una primera fase de migración de la red de telefonía digital integrada que Renfe disponía, con el objeto de adecuar los activos a las necesidades actuales, desde el punto de vista de servicios, y de la tarificación de los mismos.
- Se ha puesto en servicio una red de videoconferencia basada en accesos RDSI para atender las necesidades de todo el corporativo, instalando el equipamiento que da servicio a la red y salas de videoconferencia.
- En actuaciones sobre puentes se han realizado 100 auscultaciones principales (33 en puentes metálicos y 67 en puentes de fábrica), 21 pruebas de carga en puentes metálicos para dar cumplimiento a la O. M. de 25 de junio de 1975 y se han reparado 64 puentes.
- Finalizadas las obras de compensación de catenaria y modificación de agujas aéreas en las estaciones de Daimiel y Almagro.
- Montaje de una ruta alternativa de alimentación a 220 V de subestaciones de las Cercanías de Madrid.
- Se han establecido las condiciones de paso para 30 transportes excepcionales destacando los dos correspondientes al traslado desde Valencia (Grao) a Azeca (Toledo) de los equipos para las centrales eléctricas de ciclo combinado y otro a la central de Castelnou (Teruel) desde Tarragona Puerto.
- Firmado un acuerdo de colaboración con la Junta de Castilla y León sobre prevención de incendios forestales.
- Instalación de depósitos de carga de gasoil adaptados a las normas medioambientales.
- Adecuación de la jornada laboral para trabajos en fines de semana y/o festivos. El objeto de esta regulación es posibilitar la ejecución de trabajos programados que, por su mayor envergadura, urgencia o excepcionalidad, precisen efectuarse en intervalos más amplios que la Unidad de Negocio de Circulación concede en sábados, domingos o festivos.
- Firmado el acuerdo sobre encargado de trabajos y piloto de seguridad. Con él, se posibilita la realización de las funciones de encargado de trabajos a otras categorías y ramas de la Unidad de Negocio y las de piloto de seguridad a cualquier categoría y Unidad de Negocio.
- Desarrollada la oferta de empleo público de 30 plazas de montador eléctrico de instalaciones de seguridad.
- En 2004 han recibido formación 9.881 trabajadores, con un total de 274.404 horas impartidas y más de 800 cursos.
- Dentro del área de comunicación se han realizado jornadas para toda la organización, con reuniones de los integrantes de los equipos operativos, administrativos, y de gestión. Han asistido 4.463 trabajadores a las 140 jornadas realizadas.

- En virtud del Convenio de Colaboración entre la Dirección General de Infraestructura de Renfe y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para potenciar el conocimiento de la infraestructura ferroviaria y la conservación de su patrimonio histórico, a lo largo de 2004 se ha desarrollado la última fase de los trabajos para la creación de un espacio museístico, emplazado en el Museo del Ferrocarril de Madrid. El fin de esta acción es la difusión de la función de la infraestructura ferroviaria en el pasado,

presente y futuro del ferrocarril, poniendo a disposición de la sociedad un espacio singular denominado Sala de Infraestructura.

## RESULTADOS DEL EJERCICIO

El margen de contribución a diciembre resultó un 5,4 % peor que el año anterior, pero un 4 % mejor que el presupuesto, debido a que los gastos se sitúan un 5,3 % por encima de los de 2003.

### U. N. de Mantenimiento de Infraestructura. Resultados. Comparación con año anterior\*

#### CIERRE AÑO 2004

			VARIACIÓN	
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	17,638	16,933	0,705	4,2
Convenios específicos con comunidades autónomas	3,209	1,800	1,409	78,3
Trabajos para inmovilizado y almacenes	14,762	14,828	-0,066	-0,4
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	39,345	37,885	1,460	3,9
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>74,955</b>	<b>71,446</b>	<b>3,509</b>	<b>4,9</b>
Ingresos por transferencias	14,155	13,516	0,640	4,7
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>89,110</b>	<b>84,962</b>	<b>4,148</b>	<b>4,9</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	178,538	171,234	7,304	4,3
Materiales y energía U. D. T.	37,326	33,771	3,555	10,5
Servicios externos	127,514	112,626	14,888	13,2
Amortizaciones	218,588	213,725	4,833	2,3
Retiros del inmovilizado	3,064	4,916	-1,852	-37,7
Intereses del capital circulante	4,085	2,964	1,121	37,8
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>569,086</b>	<b>539,236</b>	<b>29,849</b>	<b>5,5</b>
Gastos por transferencias	19,565	19,794	-0,228	-1,2
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>588,651</b>	<b>559,030</b>	<b>29,621</b>	<b>5,3</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-499,541</b>	<b>-474,068</b>	<b>-25,473</b>	<b>-5,4</b>
Coefficiente de cobertura margen de contribución	15,1 %	15,2 %	-0,1 %	
Intereses estructurales	77,496	72,558	4,938	6,8
Gastos comunes distribuidos	19,261	20,511	-1,250	-6,1
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-596,298</b>	<b>-567,137</b>	<b>-29,161</b>	<b>-5,1</b>
Resultados extraordinarios	15,077	2,811	12,266	436,4
<b>RESULTADO</b>	<b>-581,221</b>	<b>-564,326</b>	<b>-16,895</b>	<b>-3,0</b>
Coefficiente de cobertura resultado	13,3 %	13,1 %	0,2 %	

\*En millones de euros

## U. N. de Mantenimiento de Infraestructura Red Convencional. Resultados. Comparación con año anterior\*

## CIERRE AÑO 2004

## VARIACIÓN

Ingresos	2004	2003	ABS.	%
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	16,797	15,852	0,945	6,0
Convenios específicos con comunidades autónomas	3,209	1,800	1,409	78,3
Trabajos para inmovilizado y almacenes	14,762	14,828	-0,066	-0,4
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	29,964	28,683	1,281	4,5
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>64,732</b>	<b>61,163</b>	<b>3,569</b>	<b>5,8</b>
Ingresos por transferencias	14,120	13,373	0,747	5,6
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>78,852</b>	<b>74,536</b>	<b>4,315</b>	<b>5,8</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	176,078	168,786	7,292	4,3
Materiales y energía U. D. T.	36,112	33,536	2,576	7,7
Servicios externos	98,282	83,567	14,715	17,6
Amortizaciones	181,337	177,086	4,251	2,4
Retiros del inmovilizado	2,423	4,428	-2,005	-45,3
Intereses del capital circulante	3,676	2,602	1,074	41,3
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>497,909</b>	<b>470,005</b>	<b>27,904</b>	<b>5,9</b>
Gastos por transferencias	16,718	16,875	-0,157	-0,9
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>514,627</b>	<b>486,880</b>	<b>27,747</b>	<b>5,7</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-435,775</b>	<b>-412,344</b>	<b>-23,432</b>	<b>-5,7</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	15,3 %	15,3 %	0,0 %	
Intereses estructurales	70,463	64,686	5,777	8,9
Gastos comunes distribuidos	16,878	17,904	-1,027	-5,7
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-523,116</b>	<b>-494,934</b>	<b>-28,182</b>	<b>-5,7</b>
Resultados extraordinarios	14,602	2,707	11,985	439,4
<b>RESULTADO</b>	<b>-508,514</b>	<b>-492,227</b>	<b>-16,287</b>	<b>-3,3</b>
Coeficiente de cobertura resultado	13,4 %	13,2 %	0,3 %	

\*En millones de euros

U. N. de Mantenimiento de Infraestructura Línea Ave. Resultados. Comparación con año anterior

CIERRE AÑO 2004

	VARIACIÓN			
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	0,841	1,081	-0,240	-22,2
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes				
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	9,382	9,202	0,180	2,0
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>10,223</b>	<b>10,283</b>	<b>-0,060</b>	<b>-0,6</b>
Ingresos por transferencias	0,035	0,142	-0,107	-75,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>10,258</b>	<b>10,425</b>	<b>-0,167</b>	<b>-1,6</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	2,460	2,448	0,012	0,5
Materiales y energía U. D. T.	1,214	0,235	0,979	416,5
Servicios externos	29,232	29,059	0,173	0,6
Amortizaciones	37,221	36,639	0,582	1,6
Retiros del inmovilizado	0,641	0,488	0,153	31,4
Intereses del capital circulante	0,409	0,362	0,047	12,9
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>71,176</b>	<b>69,231</b>	<b>1,945</b>	<b>2,8</b>
Gastos por transferencias	2,847	2,919	-0,071	-2,4
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>74,024</b>	<b>72,150</b>	<b>1,874</b>	<b>2,6</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-63,766</b>	<b>-61,725</b>	<b>-2,041</b>	<b>-3,3</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	13,9 %	14,4 %	-0,6 %	
Intereses estructurales	7,033	7,872	-0,839	-10,7
Gastos comunes distribuidos	2,384	2,607	-0,223	-8,6
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-73,182</b>	<b>-72,204</b>	<b>-0,979</b>	<b>-1,4</b>
Resultados extraordinarios	0,475	0,104	0,371	356,8
<b>RESULTADO</b>	<b>-72,707</b>	<b>-72,100</b>	<b>-0,608</b>	<b>-0,8</b>
Coeficiente de cobertura resultado	12,4 %	12,6 %	-0,3 %	

\*En millones de euros

### 3.6.2.2 PROYECTOS Y COORDINACIÓN INVERSIONES

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

##### Dirección de Control de Gestión, Contratación y Logística

Se establecieron 455 contratos, por un importe total de 403,6 millones de euros, lo que supone un 24,32 % más y un 68,31 % más respectivamente con respecto a los 366 contratos y 239,8 millones de euros del año anterior.

Se coordinó la gestión y transporte desde Redalsa (Valladolid) de un total de 163 trenes carrileros (61,39 % con respecto al ejercicio 2003) para las bases GIF de alta velocidad (102 trenes) y otras obras del Ministerio y Renfe (61 trenes), para un total de 1.229.904 metros de carril servidos.

##### Medio Ambiente

Actuaciones para la consecución de la certificación de Sistemas de Gestión Medioambiental UN-EN-ISO: 14001, en las estaciones de Córdoba, Sevilla, Almería, Pontevedra y Santander.

En el campo acústico se ha continuado con la participación en el grupo de trabajo del Ministerio de Medio Ambiente, que se encuentra desarrollando el Reglamento de la Ley del Ruido. Al mismo tiempo se ha dado respuesta a las 37 quejas que, por problemas de ruido o vibraciones, se han dirigido a Renfe. Finalmente, en el campo del I+D, se han efectuado dos trabajos aplicados sobre la introducción de nuevas tecnologías de disminución del ruido en curvas y de calibración del ruido en diferentes tipos de vía en placa.

Se han emitido 11 informes a los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de nuevas infraestructuras ferroviarias.

Edición de la memoria corporativa ambiental de la compañía correspondiente al bienio 2002-2003.

##### Convenios

###### *Ministerio Fomento-Renfe-Xunta de Galicia*

Se finalizaron las obras de construcción de un centro logístico de transporte en Monforte de Lemos; construcción de nuevo apeadero de

Elviña; adecuación de recintos ferroviarios en el tramo Sarria-Lugo.

Supresión de todos los pasos a nivel en los términos municipales de Cesuras, Oza de los Ríos y la pasarela peatonal sobre la Ría de Ferrol.

Se encuentra prácticamente finalizada las obras de renovación del tramo Parga-Curtis y ejecutándose las de renovación de la Estación de Ferrol.

###### *Renfe-Junta de Castilla y León*

Terminadas las obras de rectificación de curvas, mejora de trazado y renovación de vía entre los p. k. 45/000 y 76/000 línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro (puesta en servicio de todas sus variantes). Así como la supresión de todos los pasos a nivel en los términos municipales Pitiegua, Moriscos y Cantalpino.

Se han iniciado las obras de rectificación de la curva de la Estación de Ataques y la conversión en Apeadero de Gomeznarro.

###### *Ministerio Fomento-Renfe-Junta de Extremadura*

Finalizadas las obras de renovación de vía subtramos Mérida-Guareña y Almendralejo-Zafra.

Firmado el convenio de colaboración entre Ministerio de Fomento, Renfe y la Junta de Extremadura para la mejora de la red ferroviaria interior de Extremadura, la inversión total asciende a 176,6 millones de euros.

Comienzo de las obras de instalación del sistema de radiocomunicación tren-tierra tramos Mérida-V. Serena y Mérida-Zafra.

Inicio de las obras de renovación de vía de los tramos Villanueva-Guareña y Mérida-Almendralejo, así como la supresión de todos los pasos a nivel en los términos municipales de Villagonzalo, Don Álvaro, Valdetorres, Puebla de Sancho Pérez, Los Santos de Maimona y Torremejía.

###### *Comunidad Autónoma de la Región de Murcia-Renfe*

Contratadas las obras de renovación de vía en el tramo Cieza-Javali Nuevo de la línea Chinchilla-Cartagena y la duplicación de vía en el tramo Sangonera-Librilla de la línea Alcantarilla-Lorca.

### Programación de equipamiento

Se han puesto en servicio las siguientes instalaciones:

- Enclavamientos en 54 estaciones.
- Trayectos de bloqueos: 17
- 3 bloqueos automáticos en vía única (BAU)
- 2 bloqueos de liberación automáticos en vía única (BLAU)
- 11 bloqueos automáticos banalizados (BAB)
- 1 bloqueo de liberación automático en vía doble (BLAD)
- Control de tráfico centralizado (CTC) en 16 trayectos.
- Telemandos de 44 estaciones.

Se ha acometido la racionalización de vías en recintos ferroviarios de 36 estaciones, así como 35 estudios de afecciones al ferrocarril en líneas convencionales, 3 proyectos urbanísticos y 12 en coordinación con otros organismos oficiales.

### Grupo de proyectos

A lo largo del ejercicio se finalizaron 14 estudios y proyectos de los que por su importancia merecen especial consideración los siguientes:

- Estudio informativo corredor norte-noroeste de alta velocidad, tramo Valladolid-Burgos.
- Estudio informativo de alta velocidad de la línea Palencia-A Coruña, tramo Palencia-León.
- Nuevo acceso ferroviario al puerto de Valencia y estación de apoyo de Fuente San Luis. Instalaciones de seguridad.
- Línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, tramo Grañena-Jaén.
- Estudio informativo del eje atlántico de alta velocidad, tramo Ordes-Bregua.
- Estudio informativo del eje atlántico de alta velocidad, tramo Uxes-A Coruña.
- Supresión de pasos a nivel en el municipio de Portas, Línea Guillarey-Tuy.
- Supresión de pasos a nivel en el municipio de Barro, Línea Guillarey-Tuy.
- Estudio informativo de línea Bobadilla-Algeciras, Tramo Ronda-Algeciras

### Pasos a nivel

Suprimidos 180 pasos a nivel como consecuencia de las obras realizadas en la construcción de 53 pasos superiores, 27 pasos inferiores, 54 caminos de enlace, 3 pasarelas peatonales, 7 pasos inferiores de peatones, 13 por variante de vía, 1 por levante de vía y 22 por gestión (desuso, renuncia, etc.).

Protegidos 136 pasos a nivel según la distinta clasificación: 98 SLA, 8 SBA, 2 SBE, 13 SBE/SBA y 15 Protección Peatonal.

#### *Eje Zaragoza-Teruel-Sagunto*

Inicio de las obras para la instalación de sistema de radiocomunicación tren-tierra en el tramo Sagunto-Teruel.

### Actuaciones del Ministerio de Fomento

#### *Eje Madrid-Valencia*

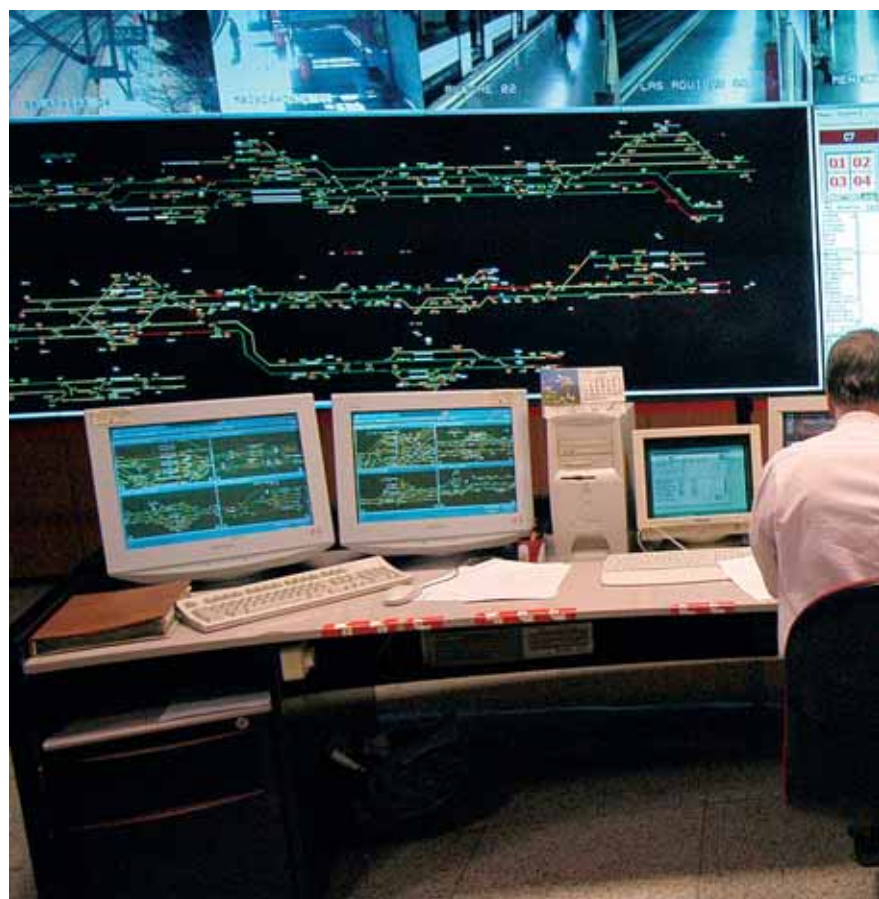
Entregadas por la D. General de Ferrocarriles las obras acometidas en Río Zancara (162-182) y La Gineta (245-276).

Comienzo de las obras de la remodelación de las estaciones de Játiva a Silla para dejar espacio a la explanación de la línea de alta velocidad.

#### *Eje Valencia-Barcelona*

Finalizadas las obras y puesta en servicio del sistema de protección automática de trenes (ATP) en el corredor mediterráneo.

Terminada la conexión con vías generales y la remodelación de vías de apoyo para el nuevo acceso ferroviario al puerto de Valencia en la estación de Fuente San Luis. Inicio de las obras de nuevo acceso al puerto de Valencia.





Puesta en servicio del CTC Tarragona-Sitges

#### *Área de Andalucía*

Entrada en servicio del anillo de cercanías de Sevilla.

Puesta en servicio la variante Loja-Tocón. Relación transversal de Andalucía.

Inaugurado el apartadero de las Aletas, doble vía Jerez-Aeropuerto-Cádiz

#### *Área de Cataluña*

Entrada en servicio del enclavamiento electrónico de Sants y BAB tramo Barcelona Sants-Prat.

Puesta en servicio del nuevo enclavamiento de Lleida-Pirineos (estación ancho Renfe). Contratadas las instalaciones de seguridad del Vic-Puigcerdá.

Terminadas las renovaciones de Vic-Ripoll y Granollers-Massanet.

#### *Área Norte (Asturias, Castilla-León y País Vasco)*

Puesta en servicio CTC Orduña-Bilbao y Santurce-Bilbao Abando.

Recepcionadas las obras de renovación de vía y electrificación en la estación de Bilbao Abando

Concluidas obras de renovación de vía por el Ministerio de Fomento tramo Alsasua-Tolosa.

Comienzo de las obras de nuevo edificio de puesto de mando y del enclavamiento en la estación de Miranda de Ebro.

#### *Área de Zaragoza*

Puesta en servicio del BAU con CTC La Cartuja-Fuentes de Ebro.

Comienzo trabajos de instalación de BAB Ricla-Casetas y La Cartuja-Fuentes-Mora.

Inicio de la obra de construcción de la vía de eficacia en el *bypass* Ronda Sur de Zaragoza.

#### *Área de Madrid*

Terminadas las obras de la gran vía de Villaverde.

Puesta en servicio la continuación línea C-5 de Cercanías entre las estaciones de Fuenlabrada y Humanes.

Terminadas las obras de infraestructura del *bypass* Sevilla-Barcelona para la alta velocidad.

Inicio de las obras de integración del ferrocarril en la Avenida de Entrevías (nueva estación de Cercanías Asamblea).

### **Coordinación de obras de la Dirección General de Ferrocarriles**

- Puesta en servicio de la Variante Las Palmas-Oropesa.
- Renovación de vía tramo Alsasua-Tolosa-San Sebastián.
- Puesta en servicio tramo Muel-Zaragoza en la línea Teruel-Zaragoza.
- Remodelación de vías en estación Fuente de San Luis (Valencia).
- Obras complementarias de electrificación en Santurce.
- Obras complementarias en estación de Villafra.
- Remodelación de estación Bilbao Abando.
- Ampliación de marquesinas en estación de Huesca.



## RESULTADOS DEL EJERCICIO

Al cierre del ejercicio 2004, los gastos acumulados alcanzan los 27,8 millones de euros, con un incremento del 3,1 % con respecto al año anterior.

Los ingresos totales del año 2004 alcanzan los 17,9 millones de euros, lo que supone una mejora del 1,6 % sobre el año anterior.

El margen de contribución ha sido de -9,7 millones de euros, con un empeoramiento del 6 % sobre el año 2003.

### Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversores. Resultados. Comparación con año anterior\*

#### CIERRE AÑO 2004

			VARIACIÓN	
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	13,526	14,996	-1,471	-9,8
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes	4,226	2,457	1,770	72,0
Ingresos a distribuir en varios ejercicios				
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>17,752</b>	<b>17,453</b>	<b>0,229</b>	<b>1,7</b>
Ingresos por transferencias	0,177	0,191	-0,014	-7,3
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>17,929</b>	<b>17,644</b>	<b>0,285</b>	<b>1,6</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	18,131	17,448	0,683	3,9
Materiales y energía U. D. T.	0,062	0,036	0,026	71,6
Servicios externos	8,601	8,363	0,238	2,9
Amortizaciones	0,063	0,049	0,014	28,6
Retiros del inmovilizado				
Intereses del capital circulante	0,214	0,364	-0,150	-41,3
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>27,072</b>	<b>26,260</b>	<b>0,811</b>	<b>3,1</b>
Gastos por transferencias	0,601	0,573	0,027	4,8
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>27,672</b>	<b>26,833</b>	<b>0,839</b>	<b>3,1</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-9,743</b>	<b>-9,189</b>	<b>-0,554</b>	<b>-6,0</b>
Coeficiente de cobertura margen de contribución	64,8 %	65,8 %	-1,0 %	
Intereses estructurales	15,120	9,088	6,032	66,4
Gastos comunes distribuidos	1,267	1,170	0,097	8,3
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>-26,130</b>	<b>-19,447</b>	<b>-6,683</b>	<b>-34,4</b>
Resultados extraordinarios	-0,032	0,066	-0,098	
<b>RESULTADO</b>	<b>-26,162</b>	<b>-19,381</b>	<b>-6,781</b>	<b>-35,0</b>
Coeficiente de cobertura resultado	40,7 %	47,7 %	-7,0 %	

\*En millones de euros

## 3.7 Comunes

### 3.7.1 SERVICIOS INFORMÁTICOS

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

Las actividades de mayor relevancia desarrolladas en 2004 han sido las siguientes:

Desarrollo de sistemas y aplicaciones:

- Sistema SISIFO. Surge del acuerdo establecido entre la SNCF y las Unidades de Negocio de Mercancías y Servicios Informáticos, con el objetivo de crear un sistema de información que recoja en una base de datos común residente en los servidores de Delicias Renfe toda la información de los trenes interfronterizos necesaria para su explotación.
- Atenea Cercanías. Extensión de la aplicación Atenea, que permite la elaboración del plan estratégico y del presupuesto programa operativo de la Unidad de Negocio de Cercanías por núcleos y cuentas contables.
- Activos Fijos. Se trata de un sistema de control y gestión de los activos fijos de Renfe. De una forma flexible e integrada con el resto de aplicaciones, genera información puntual de toda la actividad relacionada con el inmovilizado de la empresa. Permite la realización de simulaciones sobre la evolución de las amortizaciones con el detalle que se precise de elemento, grupo o subgrupo.
- ServiRenfe. Sistema interactivo expendedor de reserva y venta de billetes. Se integra con el sistema SIRE a través de la arquitectura Enigma. Como nueva funcionalidad incorpora la venta de la reserva telefónica y la venta completa para los agentes ferroviarios a través de las máquinas autoventa disponibles en las estaciones para este servicio.
- Tarjeta Studio Cercanías. Ampliación de la tarjeta ya comercializada por la Unidad de Negocio de Cercanías el pasado año, incorporando la posibilidad de adquirir a través de la página web de Renfe los abonos trimestrales que permitan al colectivo estudiantil viajar de forma ilimitada en las zonas contratadas durante trimestres naturales.
- Gabinete de prensa virtual. Sistema que pone a disposición del Gabinete de Prensa un micrositio que permite el archivo histórico y la distri-

bución de noticias, informes, reportajes, entrevistas, fotografías etc., a través de una extranet, permitiendo la validación de las noticias según el perfil de los periodistas.

- Tiknet. Desde el mes de octubre se pueden adquirir billetes de Ave, Grandes Líneas y Regionales a través de esta aplicación, utilizando los puntos conseguidos con las tarjetas Renfe-Visa y Club Ave.
- Gestión de Incidencias Visir. Aplicación que permite realizar el servicio de recepción, tratamiento y seguimiento de averías de los puestos de venta de billetes Visir y de las instalaciones de las Gerencias de Cercanías.

#### Comunicaciones

- Nivel de acceso en la red IP
  - Crecimiento de 150 nuevos accesos.
  - Aislamiento de los accesos de la venta de billetes.
  - Migración de las conexiones de VISIR a Router sustituyendo conexiones RTC.
  - Definición de nuevos tipos de conexión a la red para soporte de MPLS.
- Nivel de *BackBone* de la red IP
  - Posicionamiento de los centros zonales para uso de tecnología MPLS, ampliando la capacidad de los mismos. Nueva configuración de los nodos de este nivel.
  - Extensión de concepto de red de área local a Madrid, posicionando el anillo de fibra óptica como un anillo de nivel 2 a 1 G Ethernet.
  - Ampliación de los enlaces y capacidad de los centros intermedios de Valladolid, La Coruña, Córdoba, Tarragona, Málaga, Barcelona Término.
- Otras actuaciones:
  - Mejora de las herramientas de gestión de Red, migración a Openview, implantación de Ciscoworks y Teldages.
  - Implantación de un nuevo diseño de la red de acceso en el Centro proceso de datos (CPD) de Delicias.
  - Ampliación de la capacidad de conexión entre los CPD de Delicias y Villaverde.

#### Innovación

- Proyecto de tele explotación en León, Ponferrada y Tarragona para la Unidad de

Negocio de Mercancías, permitiendo la explotación remota de las terminales de carga.

- Instalación en diversas dependencias de Renfe de antenas inalámbricas.
- Desarrollo del proyecto "Red Local a Bordo" para las Unidades de Negocio de Grandes Líneas y Ave. Permite la conexión a Internet vía satélite.
- Homologación y fabricación de PC y Servidores para las Unidades de Negocio y O. C.

Como preparación para la entrada en vigor el 1 de enero de 2005 de la Ley del Sector Ferroviario, la Unidad de Negocio de Servicios Informáticos procedió, con el asesoramiento de una consultora externa, a la presentación al Comité de Dirección de posibles escenarios de adaptación de la informática de Renfe a la nueva Ley.

El escenario elegido fue el del desdoblamiento y por ello se procedió a la segregación tanto de los equipos y aplicaciones, como de las perso-

nas que integraban la Unidad de Negocio, asegurando la continuidad de los procesos y adaptándolos a las necesidades de las dos nuevas empresas Adif y Renfe Operadora.

## RESULTADOS DEL EJERCICIO

La facturación de la Unidad de Negocio de Servicios Informáticos Renfe en 2004 ha sido de 48,3 millones de euros, lo que supone un 6,2 % más que el año anterior.

Esta facturación está integrada por 44,5 millones de euros procedentes de transferencias (10,4 % más que en 2003) y 3,7 millones de euros procedentes de ventas al exterior (27,2 % menos que el año anterior, pero un 16 % superior a la cifra de 2002).

Con ello, se alcanza un resultado de 3,9 millones de euros.

### U. N. de Servicios Informáticos

#### TOTAL AÑO

#### ORDENADOR VENTA DE BILLETES (SIRE)

	2004	2003	VARIACIÓN % 2004-2003
Disponibilidad	99,99	99,97	0,0
Tiempo de respuesta (segundos)	0,47	0,53	-11,3
Nº de protocolos	79.023.788	76.913.598	2,7

#### ORDENADOR DE GESTIÓN

Disponibilidad (%)	99,71	99,65	0,1
Tiempo de respuesta (segundos)	0,70	0,84	-16,7
Nº de transacciones IMS	422.611.330	410.041.750	3,1
Nº de trabajos BATCH	2.880.584	2.942.827	-2,1
Nº de sesiones TSO	759.449	779.476	-2,6
Nº de transacciones TSO	100.234.900	116.702.900	-14,1
Nº de páginas impresas	4.126.897	4.330.912	-4,7
Nº de mensajes de correo electrónico	44.517.870	32.628.002	36,4
Sistema Memo	11.224.297	12.844.697	-12,6
Internet	33.293.573	19.783.305	68,3

## U. N. de Servicios Informáticos. Resultados. Comparación con año anterior\*

## CIERRE AÑO 2004

	VARIACIÓN			
	2004	2003	ABS.	%
<b>Ingresos</b>				
Ingresos de tráfico				
Ingresos varios	2,322	1,680	0,642	38,2
Convenios específicos con comunidades autónomas				
Trabajos para inmovilizado y almacenes	1,413	3,466	-2,053	-59,2
Ingresos a distribuir en varios ejercicios				
<b>SUBTOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>3,735</b>	<b>5,146</b>	<b>-1,411</b>	<b>-27,4</b>
Ingresos por transferencias	44,521	40,314	4,207	10,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>48,257</b>	<b>45,460</b>	<b>2,797</b>	<b>6,2</b>
<b>Gastos</b>				
Personal	13,795	13,309	0,486	3,7
Materiales y energía U.D.T.	0,374	0,442	-0,068	-15,3
Servicios externos	22,760	21,000	1,760	8,4
Amortizaciones	5,594	4,800	0,794	16,5
Retiros del inmovilizado	0,000	0,037		
Intereses del capital circulante				
<b>SUBTOTAL GASTOS PROPIOS</b>	<b>42,524</b>	<b>39,588</b>	<b>2,936</b>	<b>7,4</b>
Gastos por transferencias	1,085	1,004	0,081	8,1
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>43,609</b>	<b>40,592</b>	<b>3,017</b>	<b>7,4</b>
<b>CONTRIBUCIÓN AL MARGEN COMÚN</b>	<b>4,648</b>	<b>4,869</b>	<b>-0,221</b>	<b>-4,5</b>
Coefficiente de cobertura margen	110,7 %	112,0 %	-1,3 %	
Intereses estructurales	0,794	0,642	0,152	23,7
Gastos comunes distribuidos				
<b>RESULTADO (antes de extraordinarios)</b>	<b>3,854</b>	<b>4,227</b>	<b>-0,372</b>	<b>-8,8</b>
Resultados extraordinarios	0,039	0,109	-0,070	-64,1
<b>RESULTADO</b>	<b>3,393</b>	<b>4,336</b>	<b>-0,442</b>	<b>-10,2</b>
Coefficiente de cobertura resultado	108,8 %	110,5 %	-1,8 %	

\*En millones de euros



### 3.7.2 SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

#### HECHOS RELEVANTES DEL EJERCICIO

El índice de frecuencia de accidentes importantes por cada millón de kilómetros/tren acumulado en diciembre es de 0,17 (del 0,27 en el mismo período de 2003), lo que pone de manifiesto una mejora muy significativa respecto al año anterior y se convierte en el mejor dato histórico de Renfe.

Cabe resaltar la publicación y entrada en vigor del Reglamento del Sector Ferroviario, con contenidos importantes en el campo de la seguridad en la circulación, tales como:

- Las condiciones de obtención del certificado ferroviario.
- La investigación de accidentes.
- La tasa de alcoholemia permitida.

Elaboración del nuevo reglamento general de circulación en el seno de un equipo de trabajo formado por Negocios, Corporación y Sindicatos.

Creación de una estructura de seguridad en la circulación de Renfe Operadora, en paralelo con una estructura de seguridad en la circulación para las infraestructuras, cara a la segregación empresarial.

Por otra parte, los Presidentes de Renfe Operadora y del Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias han aprobado sendas circulares de Presidencia, con idéntico texto, sobre “La gestión conjunta de la Seguridad en la circulación: Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias-Renfe Operadora”.

### 3.7.3 PROTECCIÓN CIVIL Y SEGURIDAD

Durante este ejercicio la Dirección Corporativa de Protección Civil y Seguridad ha confirmado y perfeccionado la actividad de Protección Civil, derivada de la asunción de esta responsabilidad a finales del año 2003.

Como consecuencia de las acciones terroristas de ETA contra Renfe en las navidades de 2003, se puso en marcha en enero un incremento en las actividades recogidas en los procedimientos de seguridad contra riesgos de esta índole.

El atentado del 11 de marzo supuso, además, un cambio cualitativo y cuantitativo en los supuestos de amenaza terrorista con los que se trabajaba hasta ese momento, motivando una

urgente revisión de este escenario y cuyo resultado fue la adopción de nuevas medidas de seguridad e incremento de otras ya existentes, entre las que se encuentran:

- Nuevas medidas operativas, con un mayor control de equipajes y bultos de mano con pertenencias personales, refuerzos en los trenes a la llegada y a la salida y revisiones periódicas de las áreas críticas.
- Aumento de vigilantes para la práctica de estas medidas, así como incremento de la formación e información tanto al personal propio como al contratado y a los viajeros.
- Puesta en marcha de un plan para aumentar los medios técnicos dedicados a estas medidas, en especial, la grabación y transmisión de imágenes de CCTV en trenes, estaciones y espacios de riesgo.
- Incremento de los contactos con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, quienes proporcionaron un valioso aumento de apoyos y con





quienes se acordaron y coordinaron medidas y actuaciones concretas.

- Actualización del documento de Renfe para dar respuesta a la amenaza terrorista y del procedimiento de “Actuación ante situaciones de emergencia”.

En otro orden de cosas, y ante la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario con la constitución de Adif y Renfe Operadora y los diferentes escenarios posibles en cuanto a la organización y desarrollo de esta función, la Alta Dirección decidió que cada empresa dispusiera de su propia Dirección Corporativa de Protección Civil y Seguridad para gestionar sus necesidades en estos dos campos.

Se marcó como objetivo que este aumento no supusiera una merma en los niveles de seguridad alcanzados hasta el momento, por lo que el esfuerzo se dirigió fundamentalmente a preparar unos fuertes mecanismos de coordinación entre ambas Direcciones, que se pusieron en práctica antes de final de año para evitar

que el paso a la nueva situación, el 1 de enero del 2005, fuera notado por el viajero en cuanto a la percepción de la seguridad.

### 3.7.4 RELACIONES INTERNACIONALES

Las actividades del área de Relaciones Internacionales de Renfe durante el ejercicio 2004 pueden identificarse en dos ámbitos: el de la gestión de los asuntos relacionados con la cooperación internacional y el relacionado con la representación institucional de Renfe en los Organismos y Proyectos Comunitarios.

#### Cooperación Internacional

Durante este año se han fortalecido y renovado las actividades desarrolladas en el ámbito de cooperación internacional, especialmente las actuaciones de venta y mantenimiento de material rodante modernizado, habiéndose firmado cinco nuevos contratos con la empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) de Chile.



Dos de estos contratos se concretaron en la modernización y venta de 5 electrotrenes de la serie 444 y de 4 automotores diésel de dos coches, basados en la serie 593 de Renfe, en cuyo proyecto hay que destacar el nuevo prototipo creado especialmente para el cliente, con autómata de tracción de nuevo diseño e imagen totalmente renovada. Otras innovaciones incorporadas han sido: unos nuevos frontales más aerodinámicos; la eliminación de las puertas de intercomunicación entre coches, sustituyéndolas por pasarelas de intercircularción, que producen un efecto más diáfano del tren; y un nuevo diseño de interiorismo, que ofrece un tren en su conjunto más moderno, de mejores prestaciones y más funcional.

También se suscribieron tres contratos de mantenimiento de material en Chile, que suponen una renovación y ampliación de los ya existentes y que extienden hasta el año 2014 las operaciones de mantenimiento integral del parque de EFE.

Es de resaltar la aportación de la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de Trenes en estas actividades, que suponen un negocio adicional en su actividad, con importante utilización de mano de obra y materiales propios, potenciándose el *know how* adquirido.

El número total de recepciones de vehículos ferroviarios, firmadas por el principal cliente, EFE y correspondientes a la operación de venta de trenes para la línea Santiago-Temuco (Chile), ascendió a 3 provisionales (1 locomotora serie 269 y 2 plataformas porta-vehículos) y 30 definitivas (3 locomotoras, 4 plataformas y 23 coches de pasajeros), sin que se produjeran dificultades reseñables durante el período de garantía.

El volumen facturado rebasó los ocho millones de euros, con 20 proyectos en ejecución, algunos de los cuales se finalizaron al cierre del ejercicio. La mayor parte de esta cantidad corresponde a exportaciones de material rodante rehabilitado y modernizado.

Además de los proyectos relacionados con el material rodante, continuaron en ejecución, entre otros, los contratos de aplicaciones informáticas (sistemas Sire y Sitra), cooperación internacional en Egipto y Túnez, Twinning en Chequia y los estudios de viabilidad del tren de cercanías de Bogotá y de la conexión ferroviaria de pasajeros entre La Paz y El Alto (Bolivia).

## Asuntos Europeos

Durante este ejercicio, la Dirección de Asuntos Europeos ha desarrollado su actividad en una doble vertiente. Por un lado, la presencia en organismos y foros de ámbitos europeos y por otro, la participación en diversos proyectos comunitarios. Entre sus funciones se encuentran también la acogida a numerosas delegaciones extranjeras que visitaron Renfe.

Se ha participado de forma activa en la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), dentro de sus diversas comisiones y muy especialmente, en la migración hacia la llamada *Nouvelle UIC*. Mención especial merece la presencia de un representante español en el denominado proyecto Prifis.

Asimismo, se ha estado presente en los principales grupos de influencia europeos del sector ferroviario (CER y EIM), cuyas posiciones ante el tercer paquete ferroviario son de gran trascendencia. Es de destacar también la presencia formal en ERRAC (organismo que pilota la labor de I+D europeo) y en AEIF, que hasta la puesta en escena de ERA (Agencia Ferroviaria Europea) ha dirigido las tareas de definición de las TSI (Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad).

Por último, mencionar la firma de la adhesión plena de Renfe a Railnet Europe y la participación en sus diferentes grupos de trabajo.

En cuanto a los proyectos comunitarios, se ha finalizado el proceso de liquidación de la AEIE Sur Europa Mediterráneo, y se ha continuado trabajando en la AEIE de *User's Group* de ERTMS, así como en los proyectos de medición de ruidos (Noemie), Optirail, Línea Piloto de ERTMS y en diversos grupos de trabajo mixtos, tales como el denominado Barbier-Molina (para la mejora de las conexiones pirenaicas) e hispano-lusas.

En 2004 se comenzaron también los trabajos de organización del próximo Eurailspeed 2005.

## 3.7.5 GESTIÓN INTEGRADA DE LA SECRETARÍA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y ASESORÍA JURÍDICA

Como actividades formales relacionadas con la Secretaría del Consejo, Comité de Dirección y otros comités de Renfe y con el Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles destacan las de preparación de documenta-



ción, reparto y confección de actas. Durante el presente año se han mantenido las siguientes:

- Reuniones del Consejo de Administración: 13.
- Reuniones del Comité de Dirección: 47.
- Reuniones del Comité de Gestión: 2.
- Reuniones del Comité de Gestión de la Dirección General de Operaciones: 6.
- Reuniones del Comité de Gestión de la Dirección General de Infraestructura y Servicios: 7.
- Reuniones del Comité de Explotación: 6.
- Reuniones del Comité de Seguridad: 7.
- Reuniones del Patronato de la Fundación de los ff. ee: 2.

En el área contenciosa (procedimientos administrativos y litigios ante los diversos órdenes jurisdiccionales) se han iniciado en 2004 un total de 2.598. Asimismo, especial relevancia ha tenido, por su laboriosidad, la tarea de calificación de los expedientes litigiosos como propios de la infraestructura, de la operación o mixtos, la cual se ha extendido a todos los expedientes abiertos y vivos desde 1998 hasta 2004.

En el área consultiva, y recogiendo los datos que afectan exclusivamente a la Asesoría Jurídica Corporativa —a los que deben agregarse, a efectos de consolidación, los correspondientes a los departamentos laboral y de las UU. NN.—, las consultas evacuadas durante 2002 se pueden agrupar en cuatro grandes categorías:

- Actuación consultiva en el marco de la contratación: Se han tramitado un total de 143 expedientes. La participación de la Asesoría Jurídica en los mismos comprende desde la puesta en marcha del correspondiente proceso de selección hasta la elaboración del documento contractual final a suscribir. En este ejercicio ha sido especialmente relevante, por su dificultad y laboriosidad, el trabajo realizado para determinar la segregación de los contratos entre Adif y Renfe Operadora.
- Actuación consultiva societaria: Se incluyen los datos referentes a la participación de la Asesoría Jurídica Corporativa en la constitución de nuevas compañías mercantiles, modificaciones estatutarias en las ya constituidas, ampliaciones o reducciones de capital social, en estas últimas, y en general todo tipo de actuación en relación con decisiones o acuerdos societarios reglados en la normativa mercantil y societaria. Asimismo, se añaden las actuaciones derivadas del desempeño, en su caso, de los Secretarios de los Órganos de Administración de dichas entidades y el habitual y continuado asesoramiento de las mismas, tanto en su gestión cotidiana, como en sus relaciones contractuales y en su habitual relación con oficinas y organismos públicos. Por otro lado, se han elaborado varios informes y propuestas en relación a segregación y adjudicación a Renfe Operadora y Adif de los activos mobiliarios en sociedades filiales y participadas.

#### *Nuevas sociedades:*

Se ha constituido una Agrupación de Interés Económico (AIE), que sustituyó a otra que quedó extinguida.

#### *Reducciones de capital:*

Se han estudiado, preparado y formalizado varias reducciones de capital en sociedades participadas a través de las distintas modalidades previstas en la normativa vigente.

#### *Disolución y liquidación de sociedades:*

Se ha preparado y formalizado inicialmente un acuerdo de disolución y liquidación de una sociedad anónima, con el pertinente nombramiento de liquidador.

#### *Escisión de sociedad anónima:*

Se ha prestado asesoramiento en la formalización de una escisión de rama de actividad de una sociedad mercantil, con posterior creación de una nueva entidad mercantil.





#### *Modificaciones estatutarias:*

Se han preparado y formalizado diversas modificaciones estatutarias en varias sociedades, referidas esencialmente a alteraciones en el objeto social, el domicilio social, o en la composición del órgano de administración.

- Actuación consultiva normativa: Se han evacuado diversos informes o dictámenes a anteproyectos y proyectos normativos (leyes, decretos, normativa interna, etc.). Además, es preciso destacar singularmente las aportaciones realizadas a la nueva regulación del modelo ferroviario por medio de la formulación de propuestas, observaciones y enmiendas a diversos textos: reglamento de desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario, estatutos de Adif y de Renfe Operadora, orden ministerial sobre declaración de red y procedimiento de adjudicación de capacidad, orden ministerial sobre licencias y habilitaciones del personal ferroviario, orden ministerial sobre homologación de material rodante, orden ministerial sobre cuantía de los cánones, etc.

- Resto de actuación consultiva general: Excluyendo las consultas puntuales evacuadas de forma verbal, el número de expedientes abiertos asciende a 175.

#### **3.7.6 COMUNICACIÓN EXTERNA**

Desde el punto de vista informativo, el ejercicio correspondiente a 2004 estuvo marcado por tres grandes acontecimientos que ocuparon la mayor parte de la actividad en comunicación de la empresa: los atentados del 11 de marzo, el nombramiento de José Salgueiro como Presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y la entrada en vigor, a finales de año, de la nueva Ley del Sector Ferroviario, que daría lugar al nacimiento de dos nuevos entes empresariales públicos: Adif y Renfe Operadora.

El 11-M conllevó una enorme demanda informativa y de coordinación de la actividad de todos los medios de comunicación que querían relacionarse con los trabajadores ferroviarios en los lugares que fueron el escenario de la

masacre. La comunicación con medios de información se gestionó con principios de transparencia a la vez que de búsqueda del respeto debido a las víctimas y a los trabajadores de Renfe.

El 7 de mayo de 2004 José Salgueiro Carmona es nombrado Presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Su llegada constituye un punto de inflexión en la gestión de la comunicación en Renfe, que desde ese momento decide tener un papel más activo en su relación con los medios de comunicación. Desde mayo de 2004 y hasta final de año, en la gestión de la comunicación de Renfe se producen los siguientes hitos:

- La Dirección de Comunicación y Relaciones Externas pasa a formar parte del Comité de Dirección de Renfe y tiene presencia en el Consejo de Administración de la empresa.
- Se constituye el primer departamento de Responsabilidad Social Corporativa de la historia de Renfe, departamento que forma parte de la estructura propia de la Dirección de Comunicación y Relaciones Externas. Su primera misión es estructurar todas las actividades de patrocinios y relaciones externas de la empresa y dotarlas de una línea editorial, que sirva para alinear en su entorno toda la estrategia de Responsabilidad Social de Renfe.
- También por primera vez se constituye en Renfe, en el seno de la Dirección de Comunicación, un modelo de gestión de marcas, con el objetivo de dotar de coherencia a la gestión de la marca empresa y las submarcas y poner orden en la relación entre todas ellas. La empresa aprueba un nuevo logo y da los primeros pasos para la adopción de una nueva arquitectura de marcas.

## LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

Por otra parte, la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario también suscitó un enorme interés de los medios de comunicación. La Dirección de Comunicación y Relaciones Externas diseñó diferentes acciones con las que comunicar a la opinión pública el reparto de las nuevas competencias de las dos empresas recién nacidas, acciones de calado informativo como los especiales "Comunicar el cambio", el día de "Adiós a Renfe", las jornadas de calidad, que se convirtieron en escaparate para mostrar la nueva realidad en el sector ferroviario y la campaña de publicidad "Todos tus sueños viajan en tren",

que constituía una forma más de convertir en protagonistas del inminente cambio a los distintos productos de Renfe. Esta campaña, que tuvo especial repercusión en prensa escrita, ha sido reconocida por su excelente creatividad.

Otro de los hitos importantes que se produjo de forma simultánea al nacimiento de Renfe Operadora y derivado de la nueva situación, como se ha señalado antes, fue la dotación a la nueva empresa de una nueva identidad visual, que renovaba la antigua cambiando los colores y la tipografía. Los estudios realizados por expertos en gestión de marcas aconsejaron conservar la denominación Renfe y atribuirle a la nueva Renfe Operadora, ya que de esta forma la futura empresa operadora de trenes (activo con el que la población identificaba la denominación Renfe) capitalizaba los atributos positivos de la misma. La nueva marca transmite los valores de excelencia, liderazgo, compromiso y proximidad y pretende convertirse en un elemento de identificación de la empresa para potenciar cada uno de los productos y servicios que gestiona y ofrece a sus clientes.

Tras la constitución del nuevo departamento de Responsabilidad Social, se ahondó en el concepto de integrar las acciones culturales, de patrocinio y de relación con ONG dispersas en la empresa y realizadas en los distintos departamentos de la misma. En 2004, Renfe firmó acuerdos con más de cien empresas, organizaciones e instituciones. Entre las acciones realizadas cabe destacar el patrocinio de la película *En el mundo a cada rato*, en colaboración con UNICEF; la financiación de siete comedores escolares en Tungurahua (Ecuador) colaborando con la ONG Ayuda en Acción; Estación Solidaria, con Solidaridad Internacional, y los regalos navideños de Comercio Justo con Intermon Oxfam. También se ha colaborado con los ministerios de Medio Ambiente (Tren del medioambiente) y de Sanidad (Día Internacional del SIDA).

La mayor novedad en relación a los medios interactivos fue la creación del Gabinete Virtual de Prensa, que da servicio a los profesionales de los medios de comunicación. También a través de Internet se promocionaron y vendieron los billetes conmemorativos de la Boda Real, cuya recaudación se cedió a la Asociación Víctimas del Terrorismo. También se posibilitó el acceso al "Espacio de Palabras" instalado en las estaciones que sufrieron el atentado, a través de Internet, para facilitar el acto de dejar un mensaje solidario a todos los ciudadanos que lo desearan.



Datos consolidados



## 4.1 Inversiones de Renfe en el año 2004 y su financiación

En el ejercicio 2004, último de la empresa Renfe, la **inversión** de Renfe con cargo al **Presupuesto de Inversiones** ha alcanzado la cifra de 1.270.410.505 €, distribuida del modo siguiente:

EUROS	
CONCEPTO	GASTO
Inversión material e inmaterial	1.269.366.158
Inversiones financieras	1.044.347
<b>Total Presupuesto de Inversiones</b>	<b>1.270.410.505</b>
Adicionalmente, se incorporan activos financiados con aportaciones de terrenos, derechos y concesiones como consecuencia de convenios con entes públicos o privados	
	23.128.913
<b>Total altas obra en curso</b>	<b>1.293.539.418</b>

El total de “altas en obra en curso” incluye 70.617.944 € por el efecto “IVA soportado no deducible”.

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

EUROS	
FINANCIACIÓN	IMPORTE
Dotación de amortizaciones	500.614.197
FEDER	85.897.787
Otras subvenciones de capital	8.965.520
Mercado financiero	760.830.788
<b>Total financiación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>1.270.410.505</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:

EUROS			
PROYECTO	UNIDAD DE NEGOCIO	GASTO	%
20 trenes S/104 250 km/h ancho UIC	Ave	98.079.836	7,7
32 trenes de alta velocidad Madrid-Barcelona	Ave	93.843.145	7,4
21 automotores TRD3	Regionales	82.485.077	6,5
12 Trenes RD S/120	Grandes Líneas	77.746.074	6,1
44 locomotoras RD para 22 compos. Talgo	Grandes Líneas	60.202.143	4,7
80 trenes modulares CIVIA II	Cercanías	58.672.097	4,6
Red Murcia	Proy. y Coordinación	28.135.810	2,2

### Gasto en inversiones por tipos de activo

EUROS		
TIPO DE ACTIVO	GASTO	%
Infraestructura, estaciones y patrimonio	623.162.914	49,0
Material rodante de operadoras	546.454.838	43,1
Talleres, telecomunicaciones y otros medios	99.748.406	7,8
Inversiones financieras	1.044.347	0,1
<b>TOTAL</b>	<b>1.270.410.505</b>	<b>100,0</b>

Los desembolsos realizados durante el ejercicio para inversiones financieras (1.044.347 €) corresponden a participaciones en el capital de empresas logísticas y sociedades para la realización de centros Vialia en estaciones.

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

Como se ha indicado, en Infraestructura, estaciones y patrimonio la inversión ha sido de 623.162.914 €.

CUADRO 1. Inversiones 2004. Distribución por Unidad de Negocio

		EUROS	
CÓDIGO	AÑO DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA	GASTO 2004	%
<b>CERCANÍAS</b>		<b>106.262.839</b>	<b>8,4</b>
0718	Adquisición de 80 trenes modulares plan 03	58.672.097	
0715	Adquisición de 14 trenes serie 2000 plan 00	5.471.091	
0710/16	Instalaciones y medios (mejora en trenes y talleres)	11.806.070	
0706	Estaciones e instalaciones núcleo de Madrid	12.107.429	
0707	Estaciones e instalaciones núcleo de Barcelona	3.072.114	
0708/14	Estaciones e instalaciones 9 núcleos restantes	12.013.371	
0709	Otras inversiones (prototipos, señalización, informática y talleres)	3.120.667	
<b>REGIONALES</b>		<b>87.362.558</b>	<b>6,9</b>
0609	Adquisición de 21 automotores TRD 3 plan 01	82.485.077	
0608	Transformación de 19 electrotrenes S/448 plan 99-00	2.553.968	
0604/10	Modernización y mejoras técnicas en trenes	1.448.101	
0602	Instalaciones y medios	875.412	
<b>AVE</b>		<b>199.760.709</b>	<b>15,7</b>
09B1	32 trenes alta velocidad Madrid-Barcelona plan 01	93.843.145	
09B6	20 trenes S/104 250 Km/h ancho UIC plan 01	98.079.836	
0905	Modernización y mejoras técnicas en trenes	569.197	
0902	Instalaciones y medios Madrid-Sevilla	805.330	
0907/09B2/B4/B5	Instalaciones y medios Ave Madrid-Barcelona	6.341.521	
09M2	Instalaciones y medios Ave Madrid-Málaga plan 02	121.681	
<b>GRANDES LÍNEAS</b>		<b>161.074.296</b>	<b>12,7</b>
10B4	44 locomotoras RD para 22 composiciones Talgo	60.202.143	
10B5	Adquisición de 48 composiciones Talgo serie VII RD plan 03	2.120.586	
1011	Adquisición de 22 composiciones Talgo serie VII RD plan 99-00	92.973	
1013	Actuaciones material Talgo (adquisiciones y modernizaciones)	1.814.409	
1002	Modernización y mejoras técnicas en trenes y remolques Talgo	9.816.427	
1010	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras	8.109.200	
10B1	Trenes rodadura desplazable 250 km/h Madrid-Barcelona plan 01	77.746.074	
1007/14	Instalaciones y medios (incluye talleres)	1.172.484	
<b>MERCANCÍAS</b>		<b>44.146.299</b>	<b>3,5</b>
4704	Adquisición de vagones	17.227.020	
4702	Transformación de vagones	4.535.435	
4703	Modernización y mejoras técnicas locomotoras	12.438.266	
4708	Infraestructuras de vías de mercancías	5.703.170	
4701	Instalaciones y medios de gestión	3.464.322	
4705	Contenedores	778.086	
<b>TERMINALES DE MERCANCÍAS</b>		<b>20.441.433</b>	<b>1,6</b>
4802	Infraestructura de vía de terminales	2.525.322	
4803	Equipamiento de terminales	14.563.035	
4804	Modernización y mejoras técnicas locomotoras	1.144.729	
4801	Instalaciones y medios	2.208.347	
<b>MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES</b>		<b>11.483.023</b>	<b>0,9</b>
1401	Instalaciones industriales	10.949.577	
1402	Fiabilidad medios de transporte y piezas de parque	533.446	
3801	<b>TELECOMUNICACIONES</b>	<b>3.246.677</b>	<b>0,3</b>

## Inversiones 2004. Distribución por Unidad de Negocio (cont.)

		EUROS	
CÓDIGO	AÑO DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA	GASTO 2004	%
	ESTACIONES COMERCIALES	24.844.285	2,0
1501/04/06/15B1	Estaciones red convencional	19.970.061	
1507	Proyecto Barcelona Sants	167.377	
1503	Estaciones línea Ave Madrid-Sevilla	831.314	
15B1	Estaciones línea Ave Madrid-Barcelona	3.875.534	
	PATRIMONIO	23.416.795	1,8
1605	Convenios urbanísticos, puesta en valor de terrenos...	5.236.651	
1602/03	Racionalización de espacios para uso comercial y otras inversiones	18.180.144	
	MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	323.084.308	25,4
0101	Red de Cercanías	59.253.762	
0102/12A/12B12C	Red general A	94.932.805	
0105	Red B	28.411.668	
0107	Líneas de débil tráfico	13.319.908	
0113	Plan especial de inversiones y rehabilitaciones en la red	71.852.931	
015A	Tratamiento extraordinario vía e instalaciones Sevilla-Huelva	478.870	
0115	Medios de mantenimiento	18.099.128	
0110/11	Otras inversiones y fondos	21.987.618	
0301/03/04	Línea Ave Madrid-Sevilla	14.747.617	
	CIRCULACIÓN	24.842.236	2,0
0201/02	ASFA, Puestos de mando, operaciones y logística de estaciones	20.132.362	
0203/04	Protección Civil, seguridad y otros medios	4.709.874	
1815	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	4.578.271	0,4
	PROYECTOS Y COORDINACIÓN DE INVERSIONES	210.476.413	16,6
0502	Actuaciones en pasos a nivel	33.381.095	
0401	Obras de Coordinación con el Mº de Fomento. Cercanías	3.787.301	
0501	Obras de Coordinación con el Mº de Fomento. Red general	14.397.530	
05B1	Talleres Ave Madrid-Barcelona	19.964.706	
0511/05B2	Obras complementarias línea a. v. Madrid-Barcelona	16.983.333	
0512	Obras complementarias línea a. v. Madrid-Málaga	115.085	
0513	Obras complementarias resto líneas av.	734.642	
0505	Convenio Xunta de Galicia	27.591.812	
0506	Convenio Junta de Castilla y León	13.177.983	
0507	Plan especial de Extremadura	26.643.540	
0509	Eje Sagunto-Teruel	15.028.558	
05N1	Cierre anillo de Sevilla	3.331.039	
05N2	Red de Murcia	28.135.810	
05N6/7301	Programas especiales de actuación	7.203.979	
	SERVICIOS ENERGÉTICOS	768.554	0,1
1305	Instalaciones de energía de tracción y otras actuaciones		
1701	SERVICIOS INFORMÁTICOS	13.512.657	1,1
1801 a 1814	DIRECCIONES CORPORATIVAS	10.064.806	0,8
1903 a 1911	INVERSIONES FINANCIERAS	1.044.347	0,1
TOTAL (incluye financieras)		1.270.410.505	100,0

La distribución de este gasto por **ejes radiales** fue:

	EUROS	
	GASTO	%
<b>EJE FERROVIARIO</b>		
Eje 1.- Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	85.780.712	13,7
Eje 2.- Madrid Chamartín-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Cerbere	123.103.137	19,7
Eje 3.- Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	78.002.599	12,5
Eje 4.- Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	108.416.461	17,5
Eje 5.- Madrid-Atocha-Cáceres-Badajoz	12.445.140	2,0
Eje 6.- Venta de Baños-León-Orense-Vigo	94.397.277	15,1
Eje A2.- Madrid Puerta de Atocha-Zaragoza-Lleida (alta velocidad)	3.702.589	0,6
Eje A4.- Madrid Puerta de Atocha-Sevilla Santa Justa (alta velocidad)	7.862.362	1,3
Varios ejes o no asignable a ejes	109.452.637	17,6
<b>TOTAL</b>	<b>623.162.914</b>	<b>100,0</b>

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

	% LONGITUD	EUROS	
		GASTO	% GASTO
<b>INVERSIONES POR TIPO DE RED</b>			
CERCANÍAS	16	122.302.997	23,8
Red "A"	11	113.378.348	
Red "B"	2	5.538.435	
Red "C"	3	3.386.214	
 RED GENERAL	 80	 379.842.330	 73,9
Red "A"	29	158.568.035	
Red "B"	23	84.386.894	
Red "C"	28	136.887.400	
 RED AVE	 4	 11.564.951	 2,3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>513.710.277</b>	<b>100,0</b>

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

	% LONGITUD	EUROS	
		GASTO	% GASTO
<b>INVERSIONES POR CLASE DE RED</b>			
Red "A"	40	271.946.383	52,9
Red "B"	25	89.925.329	17,5
Red "C"	31	140.273.614	27,3
Red AVE	4	11.564.951	2,3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>513.710.277</b>	<b>100,0</b>

## CUADRO 2. Distribución del gasto por comunidades autónomas y provincias

EUROS		EUROS	
COMUNIDAD/PROVINCIA	GASTO 2004	COMUNIDAD/PROVINCIA	GASTO 2004
Almería	5.468.376	A Coruña	27.653.822
Cádiz	8.634.496	Lugo	5.538.082
Córdoba	12.309.797	Ourense	12.257.716
Granada	5.857.267	Pontevedra	7.191.396
Huelva	8.228.110	<b>TOTAL GALICIA</b>	<b>52.641.016</b>
Jaén	8.844.999	Madrid	105.949.806
Málaga	20.735.975	<b>TOTAL MADRID</b>	<b>105.949.806</b>
Sevilla	21.346.801	Murcia	33.892.784
Asignable a varias provincias	77.674	<b>TOTAL REGIÓN DE MURCIA</b>	<b>33.892.784</b>
<b>TOTAL ANDALUCÍA</b>	<b>91.503.494</b>	Navarra	7.534.049
Huesca	12.322.344	<b>TOTAL NAVARRA</b>	<b>7.534.049</b>
Teruel	17.191.567	Asturias	23.474.374
Zaragoza	27.058.766	<b>TOTAL PRINCIPADO DE ASTURIAS</b>	<b>23.474.374</b>
<b>TOTAL ARAGÓN</b>	<b>56.572.677</b>	La Rioja	3.355.354
Cantabria	10.441.260	<b>TOTAL LA RIOJA</b>	<b>3.355.354</b>
<b>TOTAL CANTABRIA</b>	<b>10.441.260</b>	Alacant	3.073.614
Albacete	7.160.869	Castelló	2.465.315
Ciudad Real	8.487.266	Valencia	12.906.408
Cuenca	5.751.566	<b>TOTAL COMUNIDAD VALENCIANA</b>	<b>18.445.337</b>
Guadalajara	4.057.326	Araba	7.905.373
Toledo	10.467.644	Gipuzkoa	10.481.619
<b>TOTAL CASTILLA-LA MANCHA</b>	<b>35.924.671</b>	Bizkaia	4.010.000
Ávila	9.009.233	Asignable a varias provincias	
Burgos	15.330.620	<b>TOTAL PAÍS VASCO</b>	<b>22.396.992</b>
León	12.325.160	<b>TOTAL ASIGNADO A COMUNIDADES</b>	<b>639.862.915</b>
Palencia	5.307.828	Asignable a varias provincias	60.377.431
Salamanca	7.941.945	No asignable a varias provincias <sup>1</sup>	570.170.158
Segovia	239.215	<b>TOTAL GASTO</b>	<b>1.270.410.505</b>
Soria	3.144.806		
Valladolid	10.251.416		
Zamora	3.025.345		
Asignable a varias provincias			
<b>TOTAL CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>66.575.569</b>		
Barcelona	35.365.795		
Girona	8.890.854		
Lleida	4.829.630		
Tarragona	26.393.509		
<b>TOTAL CATALUNYA</b>	<b>75.479.789</b>		
Badajoz	29.933.033		
Cáceres	5.742.711		
<b>TOTAL EXTREMADURA</b>	<b>35.675.743</b>		

<sup>1</sup>Material rodante, inversiones financieras, informática...



El resto, hasta 109.452.637, corresponde a programas de inversión comunes a varias redes.

Como muestra el cuadro, la red "C" ha recibido el 27,3 % del gasto asignable a redes. Las obras de mayor cuantía han sido:

- Renovación vía tramo Parga-Curtis. Línea Palencia-A Coruña. 18.853.150 €.
- Renovación de vía tramo Almendralejo-Zafra. Línea Mérida-Los Rosales. 12.615.067 €.

- Instalaciones de Seguridad tramo Sagunto-Teruel. Línea Sagunto-Teruel-Zaragoza. 10.646.692 €.

#### Gasto en inversiones por tipo de material rodante

El gasto en material rodante de operadoras, según hemos indicado, ha sido de 546.454.838 €, que se distribuyen según el tipo de material, del modo siguiente:

TIPO DE MATERIAL	EUROS	
	GASTO	%
Trenes líneas de alta velocidad	270.175.252	49,4
Automotores diésel	82.485.077	15,1
Locomotoras diésel y eléctricas	81.984.338	15,0
Unidades eléctricas de Cercanías	64.143.188	11,7
Vagones (nuevos + modernizaciones)	21.762.455	4,1
Material remolcado Talgo	13.844.395	2,5
Resto de material	12.087.133	2,2
<b>TOTAL</b>	<b>546.454.838</b>	<b>100,0</b>

#### Gasto en inversiones por comunidades autónomas y provincias

El gasto que se puede distribuir en función del territorio donde se sitúa la obra asciende a 639.862.915 €, según se muestra en el **cuadro 2**.

El resto de gasto corresponde a inversiones asignables a varias comunidades (603.774.311 €) y a inversiones no asignables al territorio como el material rodante o financieras (570.170.158 €).

#### 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 23.128.914 €, que corresponden fundamentalmente a operaciones para rentabilizar terrenos desafectados para el uso ferroviario.

#### Nuevas inversiones aprobadas en el ejercicio, a ejecutar en 2004 y años sucesivos

La aprobación de nuevas inversiones en el ejercicio 2004 ha sido de 1.555.249.702 €, distribuidas:

CONCEPTO	EUROS	
	APROBACIÓN	
Inversión material e inmaterial	1.554.833.242	
Inversiones financieras	416.460	
<b>Total aprobación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>1.555.249.702</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		242.211.770

Esta aprobación incluye 70.617.944 por el efecto “IVA soportado no deducible” correspondiente al gasto del ejercicio.

En la inversión aprobada no se incluye la adquisición de 151 trenes de alta velocidad, adjudicados en Consejos de Administración de febrero y marzo de 2004 por valor de 2.312.000.000 €.

En mayo de 2004 se decidió esperar a la definición del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT), para ajustar los planes de compra de los trenes a las prioridades del citado Plan.

La distribución por unidades de negocio de las nuevas inversiones aprobadas con cargo al Presupuesto de Inversiones se indica en el cuadro siguiente:

UNIDAD DE NEGOCIO	EUROS	
	APROBACIÓN	%
Cercanías	118.655.427	7,6
Regionales	6.901.635	0,4
Alta Velocidad	13.315.147	0,9
Grandes Líneas	118.051.900	7,6
Mercancías	16.391.094	1,1
Terminales de Mercancías	14.370.707	0,9
Mantenimiento Integral de Trenes	16.373.961	1,1
Telecomunicaciones Comerciales	9.884.304	0,6
Estaciones	239.132.519	15,4
Patrimonio y Urbanismo	7.843.778	0,5
Mantenimiento de Infraestructura	357.603.085	23,0
Circulación	27.460.046	1,8
Dirección Seguridad en la Circulación	16.127.495	1,0
Proyectos y Coordinación de Inversiones	570.918.319	36,7
Servicios Energéticos	2.345.103	0,2
Servicios Informáticos	7.947.469	0,5
Direcciones Corporativas	11.511.253	0,7
Inversiones Financieras	416.460	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.555.249.702</b>	<b>100,0</b>

Las inversiones financieras aprobadas durante el ejercicio corresponden fundamentalmente a participaciones en el capital de empresas logísticas.

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

La aprobación para adquirir activos financiados de la forma indicada ha sido de 242.211.770 €.

La más destacable corresponde a la operación para rentabilizar terrenos desafectados de uso ferroviario con motivo de la construcción de la red arterial de Zaragoza.

## 4.2 Resultados y actividad

El resultado de gestión de Renfe en 2004 ha sido de 159,6 millones de euros, después de registrar el impacto positivo del Impuesto de Sociedades (23 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 21 millones de euros mayores que las del ejercicio anterior, ya que recogen el impacto del pago por el uso de la infraestructura de alta velocidad.

Los ingresos de clientes han aumentado en 31,6 millones de euros respecto a 2003, lo que representa un 1,9 %.

Los gastos totales aumentan en un 6,2 % respecto al año anterior, reflejando los efectos del mayor coste del Plan de Recursos Humanos (83,1 millones de euros) y menores gastos financieros (33 millones, -12,7 %).

### INGRESOS

#### Por transporte de viajeros

Los ingresos de clientes por tráfico de viajeros ascendieron a 1.049,2 millones de euros, frente a los 1.011,1 millones del año anterior (3,8 %). Cercanías crece un 29 %, Regionales un 0,8 %, Grandes Líneas un 4,2 % y Alta Velocidad un 6 %.

#### Por transporte de mercancías

Los tráficos de mercancías han experimentado un estancamiento de ingresos frente al ejercicio anterior: 328,4 millones de euros este año y 330,7 en 2003.

#### Otros ingresos comerciales

Los beneficios derivados de las Ventas de Inmovilizado experimentan un descenso del 24,1 % respecto al año anterior.

Los ingresos por alquileres y cánones alcanzaron los 142,9 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,7 % 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 99,3 millones de euros en el ejercicio 2004 y crecen un 2 % respecto al año anterior.

Los ingresos por convenios específicos con comunidades autónomas alcanzaron los 34,6 millones de euros, casi 10 millones más que en 2003.

### Ingresos varios

Los ingresos por trabajos para el propio Inmovilizado y Almacenes se cifraron en 33,4 millones de euros, lo que supone un descenso del 23,6 % frente a 2003.

### GASTOS

#### Personal

Los gastos de personal, excluido el Plan de Recursos Humanos, alcanzan los 1.192,9 millones de euros. El número de empleados a 31 de diciembre de 2004 era de 29.752, es decir, 1.051 personas menos que en el mismo día de 2003, lo que se traduce en una reducción interanual del 2,4 % en el número medio de trabajadores.



## Energía

El gasto por consumo total de energía por Renfe en el ejercicio 2004 (todos los tipos y usos) se elevó a 202,8 millones de euros, frente a los 185,1 millones de euros del ejercicio anterior (9,6 %).

Los gastos por energía de tracción (eléctrica y combustible diésel) han aumentado un 10,2 % respecto al año anterior, y ascienden a 174,9 millones de euros.

El gasto en energía eléctrica para tracción ascendió en 2004 a 142,5 millones de euros, un 9 % más que en 2003, que equivalen a un consumo de 2.111 millones de kilovatios hora, 5,4 % más que el año anterior. El precio medio del kilovatio/hora consumido por Renfe este año creció un 3,5 % respecto al anterior.

Los pagos realizados en concepto de combustible diésel para tracción se elevaron a 32,4 millones de euros en el ejercicio, un 15,6 % más que el año anterior, y representan un

consumo de 103,8 millones de litros (0,8% menos que en 2003).

El precio medio del litro de gasoil para tracción consumido por Renfe en 2004 creció un 16,5 % respecto al año anterior.

El consumo de energía para usos distintos de tracción ha supuesto un gasto de 27,9 millones de euros en 2004, frente a los 26,3 millones del ejercicio anterior, lo que representa un 6,1 % más.

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

En este ejercicio, esta partida alcanza los 866 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,6 % respecto al año anterior.

El incremento más significativo en porcentaje ha sido en servicios del exterior (10,8 %), mientras que el gasto en consumo de materiales ha aumentado un 1,7 %.

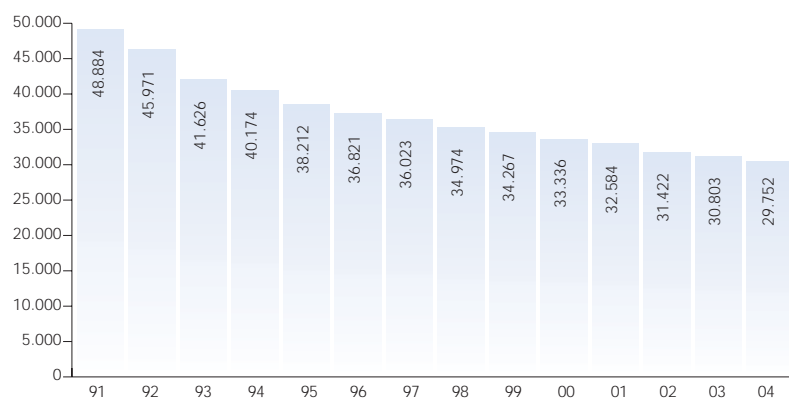
## Nivel Renfe. Desglose del número medio de personas por organismos

	2004	2003	VARIACIÓN %	% S/TOTAL RENFE
U. N. de Cercanías	3.838	3.919	-2,1	12,7
U. N. de Regionales	1.624	1.591	2,1	5,4
U. N. de Alta Velocidad	362	351	3,1	1,2
U. N. de Grandes Líneas	1.958	1.916	2,2	6,5
U. N. de Mercancías	2.768			9,1
U. N. de Terminales de Mercancías	1.951			6,4
(1)	4.719	5.248	-10,1	
U. N. de Mantenimiento Integral de Trenes	4.191	4.131	1,5	13,8
U. N. de Circulación	3.913	4.051	-3,4	12,9
Seguridad en la Circulación	93	86	8,6	0,3
U. N. de Mantenimiento de Infraestructura	5.009	5.073	-1,3	16,5
Proyectos y Coordinación de Inversiones	371	384	-3,4	1,2
Telecomunicaciones y Energía <sup>2</sup>	65	61	7,3	0,2
U. N. de Estaciones	2.250	2.295	-2,0	7,4
U. N. de Patrimonio y Urbanismo	267	262	2,1	0,9
U. N. de Servicios Informáticos	324	324	0,0	1,1
Organismos corporativos	1.296	1.328	-2,4	4,3
<b>TOTAL</b>	<b>30.279</b>	<b>31.016</b>	<b>-2,4</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Año 2004 suma de Mercancías y Terminales de Mercancías. Año 2003 suma de Cargas y Tte. Combinado. No suman estos valores en el total.

<sup>2</sup> Año 2003 suma de Telecomunicaciones Comerciales y de Tracción.

Evolución del número de personas a 31 de diciembre de cada año (1991-2004)



Gasto en energía

TOTAL AÑO	2004	2003	VARIACIÓN %
ENERGÍA PARA TRACCIÓN	174,924	158,782	10,2
Eléctrica	142,549	130,766	9,0
Diésel	32,375	28,016	15,6
Usos distintos de tracción (EUDT)	27,904	26,293	6,1
<b>TOTAL</b>	<b>202,828</b>	<b>185,075</b>	<b>9,6</b>

Consumos de energía de tracción

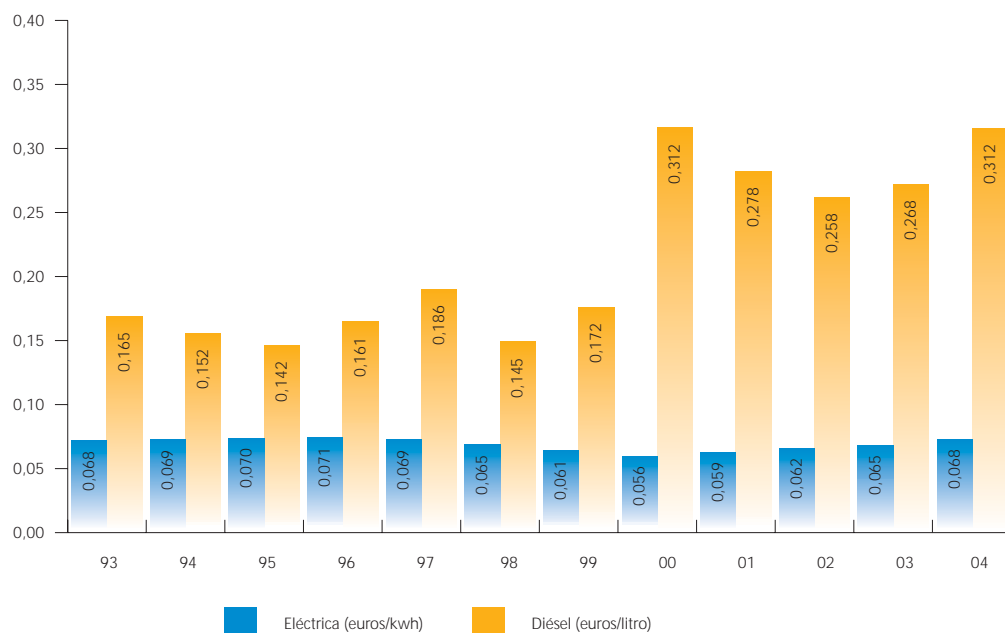
TOTAL AÑO	2004	2003	VARIACIÓN %
Eléctrica (millones de kwh)	2.111	2.003	5,4
Diésel (millones de litros)	103,8	104,6	-0,8

Precios de la energía de tracción

TOTAL AÑO	2004	2003	VARIACIÓN %
Eléctrica (euros/kwh)	0,068	0,065	3,5
Diésel (euros/litro)	0,312	0,268	16,5



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



## Gastos de servicios del exterior año 2004. Clasificación abc por grupos de gastos\*

### CONCEPTOS DE GASTO

#### SERVICIOS DEL EXTERIOR

	% SOBRE TOTAL	IMPORTE	% ACUMUL.
Reparación y conservación de material rodante	22,7	173,040	22,7
Reparación y mantenimiento de edificios-estaciones	13,5	102,866	36,2
Reparación y conservación de instalaciones fijas	13,3	101,237	49,5
Gastos ligados al tráfico de viajeros	13,2	100,489	62,7
Remuneración e incentivo agencias de viaje	5,2	39,551	67,9
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	3,5	26,494	71,4
Gastos ligados al tráfico de viajeros	2,9	22,283	74,3
Estudios y consultorías	2,5	19,247	76,9
Cánones utiliz. infraestr. y terminales ferroviarias	1,9	14,608	78,8
Gastos de viaje del personal	1,7	13,289	80,5
Mantenimiento de ordenadores y equipos oficina	1,7	12,626	82,2
Alquiler camas	1,4	10,530	93,6
Reparación-conservación máquinas, grúas y m. aux.	1,2	9,414	84,8
Alquiler maquinaria equipos y vehículos	1,1	8,485	85,9
Mant. y cons. instal. y equipos varios	1,1	8,406	87,0
Dotación provisión insolvencias	1,1	8,314	88,1
Trabajos realizados por terceros	1,1	8,068	89,2
Comunicaciones teléfonos	0,9	6,705	90,1
Primas de seguros	0,8	6,283	90,9
Material de oficina, impresos almacén	0,8	6,228	91,7
Alquiler de líneas telefónicas	0,7	5,376	92,4
Gastos jurídico-contenciosos	0,8	5,930	93,2
Cánones circulación y uso	0,6	4,903	93,8
Servicios bancarios	0,6	4,700	94,5
Otros transportes y fletes	0,5	3,595	94,9
Resto	5,1	38,573	100,0
<b>TOTAL SERVICIOS DEL EXTERIOR</b>	<b>100,0</b>	<b>761,40</b>	<b>100,0</b>

\*En millones de euros



Cuenta de resultados de Renfe. Comparación del resultado del ejercicio 2004 con el año anterior

MILLONES DE EUROS

VARIACIÓN

Ingresos	2004	2003	ABS.	%
Ingresos de tráfico	1.377,59	1.346,32	31,28	2,3
Ingresos comerciales	320,12	329,57	-9,45	-2,9
- Telecomunicaciones	58,87	61,60	-2,73	-4,4
- Servicios en terminales de mercancías	5,22			
- Beneficios venta inmovilizado	72,72	95,77	-23,05	-24,1
- Mantenimiento integral de trenes	8,68	6,09	2,59	42,5
- Gestión de infraestructura	33,75	34,94	-1,20	-3,4
- Otros alquileres y cánones	85,62	83,16	2,46	3,0
- Otros ingresos	55,27	48,01	7,26	15,1
Convenios específicos con cc. aa.	34,63	24,82	9,82	39,6
<b>Total ingresos de clientes</b>	<b>1.732,32</b>	<b>1.700,71</b>	<b>31,64</b>	<b>1,9</b>
Ingresos a distribuir	43,60	42,05	1,56	3,7
Trabajos para inmovilizado y almacenes	33,38	43,67	-10,29	-23,6
Tasa de seguridad transporte de viajeros	11,37	11,41	-0,04	-0,4
Aportaciones del Estado para:	1.226,51	1.196,89	29,62	2,5
- Administración de la Infraestructura	761,59	726,14	35,45	4,9
- Cercanías	199,68	197,83	1,85	0,9
- Regionales	51,30	51,30	0,00	0,0
- Deuda del Estado y ajustes (Cl. 7.2 C-P)	213,94	221,62	-7,68	-3,5
Subvenciones devengadas Plan de RR. HH.	107,54	24,47	83,07	339,6
<b>Total ingresos</b>	<b>3.154,75</b>	<b>3.019,19</b>	<b>135,56</b>	<b>4,5</b>
Personal	1.192,91	1.154,18	38,73	3,4
Plan de recursos humanos	107,54	24,47	83,07	339,6
Energía de tracción	174,92	158,78	16,14	10,2
Materiales y servicios y energía UDT	893,94	816,68	77,26	9,5
Variación provisiones	0,08	1,06	-0,98	-92,7
Amortizaciones	489,16	480,28	8,88	1,8
Valores residuales	11,45	10,66	0,79	7,4
Gastos financieros circulante	22,47	22,03	0,44	2,0
<b>Total gastos propios</b>	<b>2.892,48</b>	<b>2.668,13</b>	<b>224,34</b>	<b>8,4</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>262,27</b>	<b>351,05</b>	<b>-88,78</b>	<b>-25,3</b>
Total intereses financieros (Deuda Estado y Estructurales)	233,17	267,11	-33,93	-12,7
Efecto prorata de IVA	64,91	68,05	-3,14	-4,6
<b>Total gastos</b>	<b>3.190,56</b>	<b>3.003,29</b>	<b>187,27</b>	<b>6,2</b>
<b>Resultado antes de extraordinarios</b>	<b>-35,81</b>	<b>15,90</b>	<b>-51,71</b>	<b>-325,3</b>
Resultados extraordinarios	49,92	20,91	29,00	138,7
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>14,10</b>	<b>36,81</b>	<b>-22,70</b>	<b>-61,7</b>
<b>IMPUESTO DE SOCIEDADES</b>	<b>2,32</b>	<b>2,21</b>	<b>0,11</b>	<b>4,9</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>16,42</b>	<b>39,02</b>	<b>-22,60</b>	<b>-57,9</b>
Compensación de pérdidas	143,19	141,06		
<b>RESULTADO DE GESTIÓN</b>	<b>159,61</b>	<b>180,08</b>		

La mejora de la productividad sigue siendo objetivo de la empresa y en 2004 se incrementan las ventas por empleado un 4,3 %. Desde 1993 el incremento medio anual se sitúa en el 9 %.

Si se analiza la productividad técnica utilizando la ratio unidades de tráfico (vkm + tkm) por empleado, la mejora respecto a 2003 ha sido del 1,7 %. El incremento medio anual en los últimos diez años se sitúa en el 6 %.

#### Indicadores de productividad. Mejoras económicas en el período 1993-2004

	1993	2003	2004	% INCREMENTO 2004/2003	% INCREMENTO MEDIO ANUAL
Ventas por empleado (millones de euros)	0,022	0,055	0,057	4,3 %	9,0 %
% ingresos comerciales/coste personal	88,2	147,4	145,2	-1,4 %	4,6 %
Productividad (miles de UT/empleado)	537	1.005	1.022	1,7 %	6,0 %

UT: Unidades de tráfico: viajero 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 UU. NN. operadoras, comparados con el ejercicio correspondiente a 2003. Por otra parte, se incluyen los índices de calidad percibida y puntualidad.

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

#### Actividad nivel Renfe

TOTAL AÑO		2004	2003	VARIACIÓN %
<b>TRANSPORTE</b>				
Viajeros	(miles)	484.461	490.444	-1,2
Viajeros kilómetro (v.k.)	(millones)	19.017	19.309	-1,5
Plazas kilómetro ofertadas (p.k.o.)	(millones)	41.665	41.814	-0,4
Toneladas	(miles)	26.806	26.929	-0,5
Toneladas kilómetro (t.k.)	(millones)	11.927	11.866	0,5
<b>PRODUCCIÓN</b>				
Kilómetros tren	(miles)	172.475	174.036	-0,9
Horas de conducción	(miles)	2.569	2.781	-7,6
Toneladas kilómetro brutas (t.k.b.) totales	(millones)	63.333	63.562	-0,4
Tkb tracción diésel	(millones)	9.219	9.282	-0,7
Tkb tracción eléctrica	(millones)	54.115	54.280	-0,3
Minutos de maniobra	(miles)	19.035	20.550	-7,4
<b>ÍNDICES</b>				
(v.k.+t.k.)/t.k.b.		0,489	0,490	-1,9
% v.k./p.k.o.		45,64	46,18	-1,2
Minutos maniobra/horas conducción		7,4	7,4	0,3

Actividad de transporte de los operadores de Renfe en 2004 comparada con el año anterior. COMERCIAL

VIAJEROS (miles)	2004	2003	VARIACIÓN %
OPERADORES DE VIAJEROS			
Cercanías	439.746	444.846	-1,1
Regionales	26.097	26.778	-2,5
Ave	6.193	6.008	3,1
Grandes líneas	12.426	12.812	-3,0
<b>Total viajeros</b>	<b>484.461</b>	<b>490.444</b>	<b>-1,2</b>

TONELADAS (miles)	2004	2003	VARIACIÓN %
OPERADORES DE MERCANCÍAS			
Mercancías <sup>1</sup>	26.806	26.929	-0,5
<b>Total mercancías</b>	<b>26.806</b>	<b>26.929</b>	<b>-0,5</b>

VIAJEROS KILÓMETRO (millones)	2004	2003	VARIACIÓN %
OPERADORES DE VIAJEROS			
Cercanías	7.995	8.031	-0,4
Regionales	2.583	2.624	-1,6
Ave	2.084	2.027	2,8
Grandes líneas	6.354	6.627	-4,1
<b>Total viajeros</b>	<b>19.017</b>	<b>19.309</b>	<b>-1,5</b>

TONELADAS KILÓMETRO (millones)	2004	2003	VARIACIÓN %
OPERADORES DE MERCANCÍAS			
Mercancías <sup>1</sup>	11.927	11.866	0,5
<b>Total mercancías</b>	<b>11.927</b>	<b>11.866</b>	<b>0,5</b>

<b>Total unidades de tráfico</b>	<b>30.944</b>	<b>31.174</b>	<b>-0,7</b>
----------------------------------	---------------	---------------	-------------

<sup>1</sup> Año 2003 Cargas + Transporte Combinado

Actividad de transporte de los operadores de Renfe en 2004 comparada con el año anterior. PRODUCCIÓN

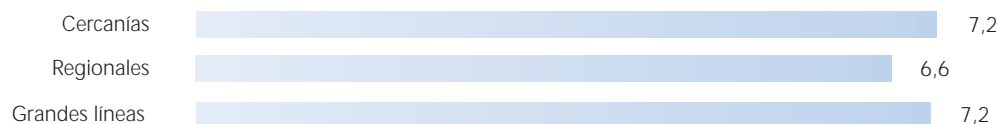
KILÓMETROS TREN (miles)	2004	2003	VARIACIÓN %
OPERADORES			
Cercanías	55.510	54.836	1,2
Regionales	32.036	32.490	-1,4
Ave	10.626	9.853	7,8
Grandes líneas	37.605	37.808	-0,5
<b>Total viajeros</b>	<b>135.777</b>	<b>134.987</b>	<b>0,6</b>
Mercancías <sup>1</sup>	36.699	39.049	-6,0
<b>Total mercancías</b>	<b>36.699</b>	<b>39.094</b>	<b>-6,0</b>
<b>Total operadores</b>	<b>172.475</b>	<b>174.036</b>	<b>-0,9</b>

TONELADAS KILÓMETRO BRUTAS (millones)	2004	2003	VARIACIÓN %
OPERADORES			
Cercanías	13.382	12.883	3,9
Regionales	5.321	4.834	10,1
Ave	3.962	3.630	9,2
Grandes líneas	11.079	11.292	-1,9
<b>Total viajeros</b>	<b>33.743</b>	<b>32.638</b>	<b>3,4</b>
Mercancías <sup>1</sup>	29.591	30.953	-4,3
<b>Total mercancías</b>	<b>29.591</b>	<b>30.953</b>	<b>-4,3</b>
<b>Total operadores</b>	<b>63.333</b>	<b>63.562</b>	<b>-0,4</b>

<sup>1</sup> Año 2003 Cargas + Transporte Combinado

#### Indicadores de calidad de Renfe en 2004

##### Calidad percibida



##### Puntualidad



## 4.3 Balance de situación

El Balance de Renfe ha disminuido un 43 % en relación con el volumen del ejercicio 2003 y alcanza el importe de 6.535 millones de euros.

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

ACTIVO	2004	2003	PASIVO	2004	2003
Inmovilizado	84,44 %	62,64 %	Fondos propios	39,64 %	23,56 %
Cuenta de Estado a l/p	6,15 %	33,55 %	Ingresos a distribuir y provisiones	5,73 %	6,31 %
Circulante	9,42 %	3,81 %	Endeudamiento financiero	36,85 %	61,29 %
			Otros pasivos a corto plazo	17,78 %	8,84 %
<b>TOTAL</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>TOTAL</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>

Como consecuencia de las actuaciones derivadas de la aplicación del Real Decreto Ley 7/2004 de 27 de septiembre de 2004, por el que el Estado asume deuda de Renfe, así como el intercambio de activos con el Estado, las masas patrimoniales sufren variaciones sustanciales que impiden la comparación homogénea de ambos ejercicios.

Las variaciones más relevantes de las distintas partidas del Balance son las siguientes:

- En el activo destaca la disminución del inmovilizado por el intercambio de activos, por un neto de 1.891 millones de euros.

Descontando el efecto del intercambio de activos con el Estado, el inmovilizado neto se ha incrementado en 246 millones de euros, según se observa en el cuadro siguiente:

Inmovilizado material neto a 31 de diciembre de 2003	6.938.569
Activos netos cedidos al Estado (Líneas convencionales)	-2.667.087
Activos netos cedidos por el Estado (línea de alta velocidad Madrid-Sevilla)	775.900
	<u>-1.891.187</u>
Inversión neta en el año 2004 descontando el efecto intercambio de activos	245.971
Inmovilizado material neto a 31 de diciembre de 2004	5.293.353

La mayor parte de este incremento neto de inversión corresponde a aumentos en instalaciones de vía y material rodante.

Asimismo, se produce una disminución de la Cuenta de Estado a largo plazo por la asunción de deuda por el Estado por importe de 3.659 millones de euros (1-11-2004).

• En el pasivo destaca una disminución neta de 4.618 millones de euros en el endeudamiento financiero, principalmente por la citada asunción de deuda, produciéndose una disminución de 3.659 millones el 1 de noviembre y 1.799 millones el 31 de diciembre.

**Balance de situación al 31 de diciembre de 2004. Comparado con el 31-12-03**  
(Cifras en miles de euros)

<b>ACTIVO</b>	<b>31-12-2004</b>	<b>31-12-2003</b>
Gastos de establecimiento	2.352	2.722
inmovilizado inmaterial neto	14.227	8.759
Inmovilizado material	5.293.353	6.938.569
Coste	9.964.721	14.828.456
Amortización acumulada	-4.671.368	-7.889.887
Inmovilizado financiero	134.418	142.438
<b>Total inmovilizado</b>	<b>5.444.350</b>	<b>7.092.488</b>
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>4.642</b>	<b>15.162</b>
Estado deudor a largo plazo	214.084	3.812.061
Organismos oficiales, tráficos	26.604	33.060
Otras entidades públicas deudoras	1.557	1.557
Otros deudores a largo plazo	69.233	73.640
<b>Deudores a largo plazo</b>	<b>311.478</b>	<b>3.920.318</b>
Existencias	102.019	103.287
Estado deudor a corto plazo	91.931	27.189
Deudores	412.744	280.710
Int. a cobrar de operaciones SWAP		13.334
Tesorería	1.824	3.147
Ajustes por periodificación	6.823	9.339
<b>Total activo circulante</b>	<b>615.341</b>	<b>437.006</b>
<b>Total Activo</b>	<b>6.375.811</b>	<b>11.464.974</b>



**Balance de situación al 31 de diciembre de 2004. Comparado con el 31-12-03**  
(Cifras en miles de euros)

<b>PASIVO</b>	<b>31-12-2004</b>	<b>31-12-2003</b>
Aportación patrimonial	3.374.652	3.464.048
Reservas	3.794	3.794
Aportación comp. pérdidas	2.673.460	2.545.426
Apor. comp. pérdidas anter. a 1994	74.757	74.757
Saneamiento adaptación principios	-1.081.945	-1.081.945
Resultados ejercicios anteriores	-2.629.873	-2.344.357
Resultado del ejercicio	16.421	39.020
<b>Fondos propios</b>	<b>2.431.266</b>	<b>2.700.743</b>
<b>Ingresos a distr. varios ejerc.</b>	<b>317.156</b>	<b>666.609</b>
<b>Provisiones para riesgos y gastos</b>	<b>57.268</b>	<b>57.045</b>
Deudas financieras	1.591.570	5.934.682
Proveedores a largo plazo	7.339	7.339
Otras deudas a largo plazo	57.168	61.635
<b>Acreeedores a largo plazo</b>	<b>1.656.077</b>	<b>6.003.656</b>
Provisiones riesgos y gastos a c. p.	19.153	6.095
Deudas financieras	752.349	1.023.169
Int. a c. p. de deudas financieras	33.501	109.750
Proveedores	938.473	745.518
Administraciones públicas	96.410	46.234
Acreeedores	63.525	95.399
Ajustes por periodificación	10.633	10.756
<b>Total acreedores a corto plazo</b>	<b>1.914.044</b>	<b>2.036.921</b>
<b>Total Pasivo</b>	<b>6.375.811</b>	<b>11.464.974</b>



## 4.4 Gestión financiera en 2004. Evolución del endeudamiento

### NECESIDADES DE FINANCIACIÓN

Las necesidades de caja en 2004 las podemos dividir según sea su naturaleza:

- a) Necesidades propias de las operaciones, tanto de explotación como de inversiones, que han ascendido a 4.002,8 millones de euros. Estas necesidades se han cubierto mediante el cobro de las aportaciones realizadas por el Estado y demás ingresos comerciales.
- b) Necesidad de atender los vencimientos normales de la deuda, que ha supuesto un desembolso de 1.114,3 millones de euros.

Para cubrir los importes anteriores, Renfe apeló a los mercados monetarios, utilizando como instrumentos de financiación las pólizas de tesorería (24 millones de euros de disposiciones netas), así como la emisión nominal neta de 450,7 millones en pagarés de empresa, a un coste medio del 2,136 % anual y con un plazo medio de 124 días.

En cuanto al Mercado de Capitales, Renfe acudió al Banco Europeo de Inversiones, que en virtud de un protocolo firmado con Renfe y el Ministerio de Fomento, otorgó a la empresa dos préstamos a 20 años y con tipo de interés variable por importe de 400 y 175 millones de euros respectivamente, para financiar proyectos de modernización de la infraestructura de ancho nacional, y a la Sociedad EUROFIMA, con la que concertó un préstamo con un importe de 500 millones a 15 años y tipo de interés variable para cubrir las necesidades de financiación de material rodante de alta velocidad.

### ASUNCIÓN POR EL ESTADO DE DEUDA DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

El Estado asumió, con efectos de 1 de noviembre de 2004, deuda de Renfe por importe de 3.659 millones de euros, que equivale al valor contable de las insuficiencias de las consignaciones presupuestarias registradas hasta el 31 de diciembre de 2003, cuya composición fue la siguiente:

• Obligaciones	492.829.962,40 euros
• Préstamos en euros	3.041.163.920,06 euros
• Pagarés	125.006.117,54 euros

Asimismo, el Estado asumió, con efectos de 31 de diciembre de 2004, deuda de Renfe por importe de 1.799 millones de euros, equivalente al valor neto contable a 31 de diciembre de 2004 de los activos de infraestructura de la red convencional, una vez deducido el valor contable de la infraestructura de la línea Madrid-Sevilla perteneciente al patrimonio del Estado, con la siguiente composición:

• Préstamos en euros	1.766.544.664,58 euros
• Préstamos en divisas	32.718.298,76 euros

La cuantificación exacta del valor contable de los activos anteriormente citados será establecida por el Ministerio de Fomento, previo informe de control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado, efectuando el Ministerio de Economía y Hacienda la correspondiente liquidación por la diferencia entre dicha valoración y el importe de la deuda asumida por el Estado.



## ENDEUDAMIENTO

Millones de euros	2004	%	2003	%	Diferencia
Deuda en divisas <sup>2</sup>	482,3	20,6	772,7	17,5	-290,4
Deuda en euros					
- Obligaciones <sup>1</sup>	--	--	552,9	7,6	-552,9
- Préstamos a L/P <sup>2</sup>	1.397,3	56,9	5.261,1	69,9	-3.863,8
- Pagarés a L/P	--	--	--	--	--
- Pagarés a C/P <sup>3</sup>	325,5	13,9	553,7	5,4	-228,2
- Pólizas de crédito	138,8	5,9	114,8	0,5	24,0
Total a cambios de 31-12	2.343,9	100,0	7.255,2	100,0	-4.911,3
Diferencia de cambio	0,0		-297,4		
Intereses no dev. pagarés	-0,7		-3,9		
<b>Endeudamiento corregido</b>	<b>2.343,2</b>		<b>6.953,9</b>		

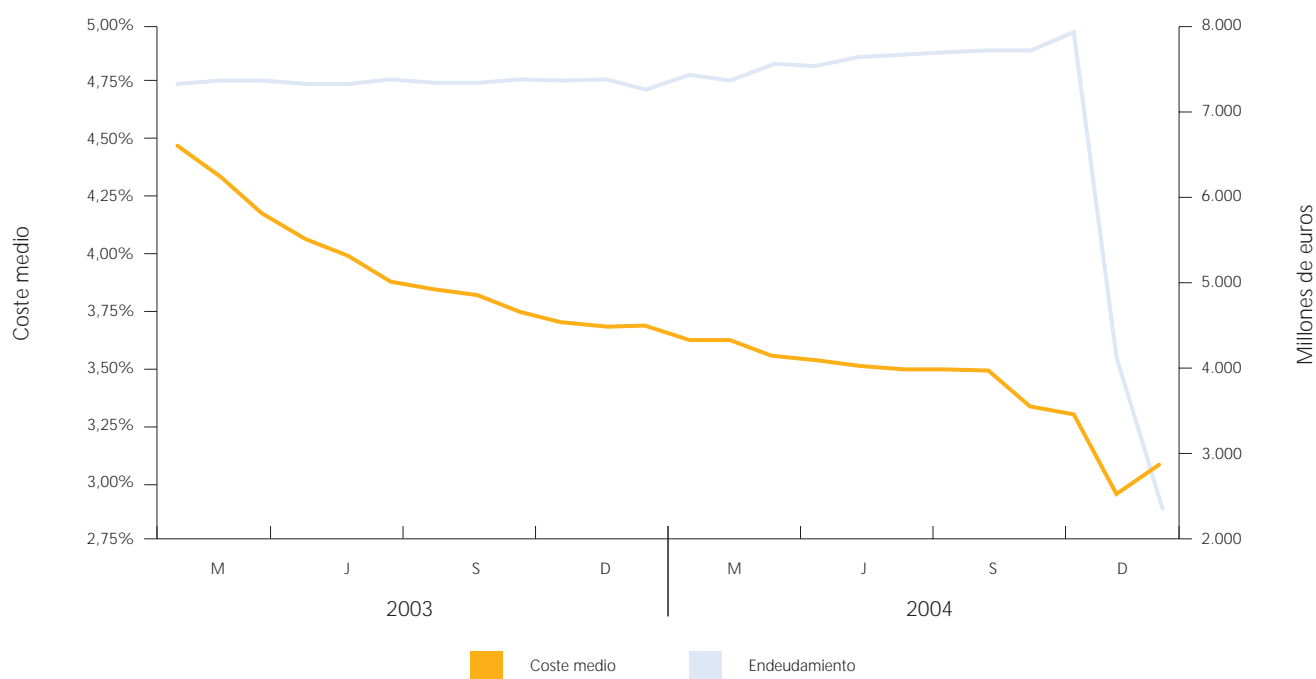
<sup>1</sup>En la asunción de deuda de 1 de noviembre, el Estado asume 493 millones de euros.

<sup>2</sup>En la asunción de deuda de 1 de noviembre 3.041 millones de euros y por la cesión de activos 1.799, reduciendo este concepto en 4.840 millones de euros.

<sup>3</sup>En esta línea, se efectúa una disminución de 125 millones de euros debido a la asunción de deuda de 1 de noviembre por el Estado.

Las diferencias de cambio al cierre del ejercicio, incorporado como deuda a cobrar al estado en  
que ascienden a 189,6 millones de euros, se han la línea del balance Cuenta de Estado a L/P.

Endeudamiento financiero total y coste medio



## GASTOS FINANCIEROS

Por lo que se refiere a los costes financieros, a continuación se presentan dichos costes, comparados con los correspondientes a 2003.

Millones de euros	2004	2003
Deuda a L/P	225,5	271,9
Pagarés de empresa	14,2	13,7
Pólizas de crédito	3,0	2,4
Otros gastos financieros	12,9	1,1
<b>Total</b>	<b>255,6</b>	<b>289,1</b>

La disminución de costes financieros ha sido de 33,5 millones de euros debido, fundamentalmente, a la asunción del Estado, con efectos de 1 de noviembre de 2004, de deuda de Renfe por importe de 3.659 millones de euros y a la favorable evolución de los tipos de interés, que contrarrestan el coste de cancelación de permutas financieras (otros gastos financieros).

## LA TESORERÍA DE RENFE

La actividad bancaria fruto del volumen del negocio que Renfe mantiene con las entida-

des crediticias se materializa en la función que realiza la Tesorería, suma del negocio bancario u operaciones corrientes de caja, además de las operaciones procedentes o consecuencia de las necesidades de financiación de la empresa.

A modo de resumen estadístico, recogemos a continuación las cifras más relevantes que dimensionan el citado volumen y perfilan la relación entre el volumen de operaciones y los ingresos y gastos bancarios, de lo que podemos deducir que existe una línea continuista en esta relación y a lo largo de los últimos años.

En el período correspondiente a 2004 se han realizado operaciones por importe de 47.635,70 millones de euros.

Se han emitido 2.186 transferencias interbancarias a través del banco de España mediante Ordenes de Movimientos de Fondos (OMF), por un importe de 9.458,61 millones de euros y se han recibido 2.640 OMF, por importe de 11.434,39 millones.

Los conceptos de cobros y pagos más relevantes han sido:

Millones de euros	2004	2003
Ingresos en Bancos procedentes de estaciones	541,6	546,8
Recibos domiciliados por ventas a crédito	549,6	525,8
Otros cobros por ventas a crédito	546,4	596,9
Ventas con tarjetas de crédito externas	258,5	224,1
Pagos netos de nóminas	818,0	746,0
Pagos a proveedores	2.578,7	2.037,3
Pagos de impuestos y Seguridad Social	480,1	479,4
<b>Total</b>	<b>5.772,9</b>	<b>5.156,3</b>

Los ingresos y gastos generados como consecuencia de las operaciones bancarias en miles de Euros y comparados con 2003 han sido:

Ingresos	2004	2003	Gastos por comisiones bancarias	2004	2003
- Inversiones financieras temporales	120	145	- Tarjetas de crédito	4.459	4.014
- Intereses cargados a clientes	4.579	3.901	- Avals	49	62
- Ingresos por negociación bancaria	684	629	- Nóminas	26	26
			- Recibos	24	27
			- Transferencias	9	10
			- Recaudación estaciones	6	7
			- Otros	38	40
	<b>5.383</b>	<b>4.675</b>		<b>4.702</b>	<b>4.186</b>



Desarrollo del capital intelectual

## 5.1 Gestión de personal

### PROCESO DE SEGREGACIÓN

La actividad en el área de Recursos Humanos se centró, en gran medida, en el desarrollo de los procesos que permitieran realizar la segregación de Renfe, prevista en la Ley del Sector Ferroviario, en las dos nuevas entidades empresariales, de tal forma que el 1 de enero de 2005 Renfe Operadora y Adif pudieran comenzar a desarrollar su actividad contando con sus propias estructuras organizativas, personal y sistemas de gestión de recursos humanos.

Esta actividad se intensificó a partir del segundo semestre del año, contándose para ello con el apoyo de diversas consultoras y del propio personal de la empresa.

La actividad de adecuación organizativa comenzó el 27 de enero, con la autorización del Consejo de Administración para la realización de una serie de cambios organizativos, que supusieron la desaparición de las Unidades de Negocio de Cargas y Transporte Combinado y la creación de la Unidad de Negocio de Mercancías y la de Terminales de Mercancías, la primera adscrita al área de Operaciones y la segunda a Infraestructura.

La segunda modificación se produjo en la sesión extraordinaria del Consejo de Administración celebrada el 11 de noviembre, en la que se acometieron una serie de ajustes organizativos que aseguraban la correcta transición hacia la estructura de Adif y Renfe Operadora. Este ajuste consistió en agrupar en cinco direcciones generales las áreas operativas, de las que tres pasarían el 1 de enero a Renfe Operadora y dos a Adif, así como en la configuración de un área corporativa que englobaba las áreas de Recursos Humanos, Organización, Seguridad en la Circulación y Relaciones Internacionales, y que habría de desarrollarse para ambas entidades empresariales.

Estos cambios organizativos facilitaron una transición sencilla a la nueva situación, tanto desde el punto de vista técnico como operativo.

Un segundo elemento en el desarrollo de este proceso consistió en la necesidad de distribuir los recursos humanos de la empresa Renfe entre los dos nuevos Entes surgidos de la misma. Según lo previsto en la disposición adicional primera de la Ley del Sector

Ferroviario, la asignación de recursos humanos a Renfe Operadora se realizó en base a los siguientes criterios:

- La asignación directa de las Unidades de Negocio vinculadas a la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- En cuanto a los servicios comunes para toda la empresa, el criterio seguido fue la asignación del personal que resultase preciso para la puesta en marcha y funcionamiento de la entidad pública empresarial Renfe Operadora.

Por último, se definió el colectivo de personas que, aun no encontrándose activa su relación laboral con Renfe, mantenían algún tipo de vínculo con la misma, siendo el caso más común el de las excedencias, siguiendo para estos casos el mismo criterio que para el personal activo, y tomando como base la última situación de alta en la empresa Renfe.

Por último, durante el último semestre de 2004 se procedió a duplicar las aplicaciones informáticas que rigen la gestión de los procesos corporativos (presupuestos, contabilidad, compras, recursos humanos...), de forma que estuvieran operativas, desde el primer día, en cada una de las dos nuevas empresas.

### NEGOCIACIÓN DEL XV CONVENIO COLECTIVO

La disposición adicional tercera de la Ley del Sector Ferroviario indicaba que se iba a producir una sucesión de empresas entre Renfe y la entidad pública empresarial Renfe Operadora, por lo que se abrió un período de información a los representantes legales de los trabajadores, tal y como establece el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores.

Este proceso se articuló a través de una mesa en la que se les informaba sobre aspectos relacionados con: la fecha prevista de la transmisión; los motivos; las consecuencias jurídicas, económicas y sociales para los trabajadores de la transmisión; las medidas previstas respecto de los trabajadores; Planes de Seguridad en la Circulación; proyectos de Planes de Prevención; distribución de los Servicios Médicos; Planes Estratégicos de los diversos negocios; etc.

En el último trimestre de 2004 se constituyeron diversos foros de diálogo y negociación, bajo la premisa de alcanzar los acuerdos suficientes que permitiesen la firma del XV Convenio Colectivo de Renfe antes de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.



El 30 de diciembre la dirección de la empresa y UGT, CC. OO, SEMAF y SF firmaron el texto del XV Convenio Colectivo, cuya vigencia se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2006 y que a partir del 1 de enero de 2005 es de aplicación tanto en Renfe Operadora como en Adif.

Con la firma de este Convenio se adaptaron los órganos de negociación y representación, de forma que fueran independientes en cada una de las dos empresas, y se crearon comisiones de trabajo específicas para cada ente empresarial, las cuales evaluarán diversos aspectos que comporta la entrada en vigor de la Ley.

Entre estas Comisiones destacan la de clasificación de categorías; la de procesos de homologación profesional que elaborará los proyectos para las regulaciones, tanto de titulación académica como laboral, de las profesiones ferroviarias; y la que habrá de llevar a

cabo la integración normativa de los acuerdos alcanzados desde la firma del XII Convenio Colectivo.

### **EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO**

Ha seguido desarrollándose el plan de prejubilaciones y bajas incentivadas establecido para el bienio 2003-2004, y que representa una continuación de los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE) precedentes. Este plan, homologado por la Dirección General de Trabajo, finalizó el 31 de diciembre de 2004 y a él se acogieron un total de 1.487 trabajadores.

Durante el presente ejercicio causaron baja en la empresa por adhesión al ERE 1.189 trabajadores, de los que 1.034 lo hicieron por prejubilaciones, y 155 por bajas incentivadas.





## 5.2 Formación

La formación en seguridad en la circulación, a través de la puesta en marcha de nuevas herramientas de simulación y otras de carácter virtual, ha constituido una de las apuestas formativas de la empresa más destacadas en 2004. En este apartado debe sumarse también la actividad de reciclaje y adaptación permanente que se realiza entre los colectivos directamente ligados a la explotación.

Asimismo, hay que destacar la consolidación de la formación de carácter virtual. El Centro de Formación Virtual impartió 40.458 horas, abordando, entre otros aspectos, cursos relacionados con calidad, idiomas, informática, formación de formadores, herramientas de gestión, etc.

Las acciones formativas a empresas externas, principalmente centradas en las agencias de viaje y empresas proveedoras o clientes del ferrocarril, supusieron impartir un total de 119.746 horas de formación, en las que participaron 3.107 personas.

Como resumen, en 2004 se dieron a los trabajadores de la empresa un total de 921.922 horas de formación, en las cuales se impartieron 7.235 cursos a los que asistieron 46.884 personas, lo que representa un incremento del 17 % respecto a 2003 en el número de horas de formación.

## 5.3 Comunicación Interna

El área de Comunicación Interna centró su actividad en el desarrollo y puesta en marcha de una nueva herramienta de comunicación, el portal corporativo Interesa, en la adecuación del resto de herramientas al proceso de segregación que afrontaba la empresa y en la elaboración de informaciones sobre la evolución de este proceso, que eran de interés para los trabajadores de Renfe.

El Portal Corporativo Interesa está operativo desde el 26 de enero de 2004 e integró las aplicaciones de gestión, servicios, herramientas y contenidos corporativos, que hasta entonces se encontraban dispersas en dife-





rentes websites autónomas e independientes de la intranet de Renfe, a la vez que ordenaba y categorizaba una serie de contenidos que armonizaban la comunicación y cultura empresarial con el desarrollo estratégico de la empresa. El portal incorporaba también herramientas de nueva creación que hacían posible la realización de procedimientos administrativos *online*, y permitían fomentar la colaboración entre las diferentes áreas organizativas.

A lo largo del año se fueron incorporando nuevas secciones y servicios, llegando a alcanzar una media diaria de más de 6.000 visitantes.

Este nuevo canal ha aportado a la empresa inmediatez en la comunicación, integración de equipos y acceso a la información desde distintos puntos, así como mejoras de gestión y administración y simplificación de procesos.

Ante la inminente división de Renfe, se consideró necesario acometer una segregación

del portal corporativo, generando otro más, para que cada una de las dos empresas que iban a surgir tuviesen su propio portal. La clonación de contenidos y aplicaciones debía realizarse antes del 31 de diciembre.

La puesta en marcha del Portal Corporativo Interesa, que permite cubrir con inmediatez la actualidad ferroviaria, posibilitó que *Líneas del Tren*, la publicación interna que llega a los domicilios de todos los trabajadores de Renfe, iniciara una nueva etapa, cambiando su periodicidad, para pasar a ser mensual en vez de quincenal, ampliando su oferta informativa a través de un mayor número de páginas, contenidos y secciones e incorporando una nueva imagen gráfica, con una nueva maquetación y distribución gráfica y de textos.

El proceso de segregación orgánica de la empresa fue seguido informativamente a través de los diferentes canales de comunicación interna, al objeto de mantener informados a los trabajadores de la evolución de este proceso.



# Composición del Consejo de Administración

**Consejo de Administración** (a 31 de diciembre de 2004)

Presidente	Excmo. Sr. D. José Salgueiro Carmona
Vocales	<p>Ilmo. Sr. D. Manuel Azuaga Moreno</p> <p>Ilmo. Sr. D. Jesús Candil Gonzalo</p> <p>Ilma. Sra. D<sup>a</sup> Josefina Cruz Villalón</p> <p>Ilmo. Sr. D. José Javier Cubillo García</p> <p>Ilmo. Sr. D. Luis de Santiago Pérez</p> <p>Ilmo. Sr. D. Antonio del Campo Navarro</p> <p>Ilmo. Sr. D. Antonio González Marín</p> <p>Ilmo. Sr. D. Casimiro Iglesias Pérez</p> <p>Ilmo. Sr. D. Agustín Martín Fernández</p> <p>Ilmo. Sr. D. Santiago Menéndez de Lúcar Navía-Osorio</p> <p>Ilmo. Sr. D. Carlos Ocaña y Pérez de Tudela</p> <p>Ilmo. Sr. D. Fernando Palao Taboada</p> <p>Ilmo. Sr. D. Dimas Sañudo Aja</p> <p>Ilmo. Sr. D. Justo Zambrana Pineda</p>
Secretario del Consejo	Ilmo. Sr. D. José Luis Marroquín Mochales
Delegado especial del Ministerio de Economía y Hacienda	Ilmo. Sr. D. Gerardo Sánchez Revenga



# Cuentas anuales del ejercicio 2004 junto con informe de auditoría



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cuentas Anuales y Memoria Relativa al Cumplimiento  
de las Obligaciones de Carácter Económico-Financiero

31 de diciembre de 2004

(Junto con el Informe de Auditoría)



KPMG Auditores S.L.  
Edificio Torre Europa  
Paseo de la Castellana, 95  
28046 Madrid

**Informe de Auditoría de Cuentas de la Entidad Pública Empresarial**  
**Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles correspondiente al ejercicio 2004**

**1. Introducción**

KPMG Auditores, S.L., ha realizado el presente informe de auditoría de cuentas de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante la Entidad o Renfe), en virtud del contrato suscrito, a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado, entre la Junta de Contratación del Ministerio de Hacienda y KPMG Auditores, S.L. el 10 de febrero de 2004.

Las cuentas anuales del ejercicio 2004 fueron formuladas de forma conjunta por los Presidentes de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Renfe-Operadora) el 18 de julio de 2005 y fueron puestas a nuestra disposición ese mismo día. ADIF es la actual denominación social de Renfe y Renfe-Operadora se ha creado el 1 de enero de 2005 por segregación de la rama de actividad de servicios de transporte de Renfe (véase nota 24 de la memoria adjunta).

Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público aprobadas por la Intervención General de la Administración del Estado.

El trabajo de auditoría ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Oficina Nacional de Auditoría en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rige el contrato suscrito. El presente informe se emite con autorización del Jefe de División de Control Financiero y Auditoría del Sector Público Estatal.

**2. Objetivo y alcance del trabajo**

El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las cuentas anuales examinadas representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Entidad de acuerdo con las normas y principios contables que son de aplicación y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada.

Nuestro examen comprende el balance de situación al 31 de diciembre de 2004, 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 2004, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2004. Con fecha 26 de julio de 2004, emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2003, en el que expresamos una opinión favorable con salvedades.

En el desarrollo de nuestro trabajo se han producido las limitaciones al alcance que se describen en los apartados 3.2, 3.3 y 3.4, que se detallan en 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 no afectan a la imagen fiel de las cuentas auditadas:

- 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 continuó contabilizando durante los ejercicios 2001 a 2003, ambos inclusive, las subvenciones para compensación de pérdidas y de explotación (que incluye las relativas a los intereses de financiación), así como ciertas compensaciones relativas a expedientes de regulación de empleo y diferencias de cambio, tomando como referencia los criterios fijados para la liquidación del citado Contrato-Programa, lo que originó unos derechos de cobro al Estado que el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre, cifra a 31 de diciembre de 2003 en 3.659 millones de euros, importe equivalente al valor contable de la cuenta a cobrar al Estado a dicha fecha, una vez aplicado el superávit de gestión correspondiente a dicho ejercicio 2003. Para liquidar dicho derecho el artículo 5 del citado Real Decreto Ley establece que el Estado asuma, con efectos 1 de noviembre de 2004, deuda de Renfe por un importe nominal máximo de 3.659 millones de euros. Por ello, según se indica en las notas 1 y 6 de la memoria adjunta, la Entidad ha cancelado dicho derecho de cobro contra deuda financiera por el mismo importe.

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se han producido los siguientes hechos y circunstancias sobre los que desconocemos en qué medida podrían afectar a la imagen fiel de las cuentas auditadas:

#### Limitaciones al alcance

- 3.2 La disposición adicional novena del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, estableció que mediante Orden del Ministerio de la Presidencia, a propuesta conjunta de los de Economía y Hacienda y de Fomento, se determinarían los criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004.

Tal como se menciona en la nota 1 de la memoria de cuentas anuales adjunta, la Entidad ha elaborado y remitido al Ministerio de Fomento, una propuesta de criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado para 2004, teniendo en cuenta los utilizados para la determinación de la deuda del Estado con Renfe a 31 de Diciembre de 2003. Al 31 de diciembre de 2004 Renfe ha registrado un derecho de cobro frente al Estado por importe de 214 millones de euros relativos a la liquidación de las aportaciones del Estado durante 2004, que incluye 189,6 millones de euros, correspondiente a diferencias de cambio no realizadas al 31 de diciembre de 2004 en relación con préstamos pendientes de vencimiento a dicha fecha.

El Ministerio de la Presidencia no ha emitido aún la Orden en la que se determinen los criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe durante el ejercicio 2004, por lo que no podemos concluir sobre si la cuenta a cobrar al Estado al 31 de diciembre de 2004, así como la imputación a reservas y resultados de las subvenciones para compensación de pérdidas y de explotación (que incluye las relativas a los intereses financieros) y el tratamiento contable otorgado a las compensaciones relativas a expedientes de regulación de empleo y diferencias de cambio, responderá a los criterios que finalmente determine el Ministerio de la Presidencia.

- 3.3 Tal y como se detalla en la nota 1 de la memoria adjunta, el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre, establece asimismo en su artículo 5, que el Estado asume, con efectos 31 de diciembre de 2004, deuda de Renfe por el importe nominal equivalente al valor neto contable al 31 de diciembre de 2004 de los activos de infraestructura de la red convencional, que son propiedad de Renfe y se traspasan al Estado, una vez deducido el valor contable de la infraestructura de la línea Madrid-Sevilla perteneciente al patrimonio del Estado, que traspasa a Renfe. Este mismo artículo establece que una vez realizada por el Ministerio de Fomento, la cuantificación exacta del valor contable de dichos activos al 31 de diciembre de 2004, el Ministerio de Economía y Hacienda practicará la liquidación que resulte necesaria por la diferencia entre el valor nominal de la suma de las deudas asumidas por el Estado y la citada cuantificación. La Entidad no dispone aún de la liquidación del Ministerio de Economía y Hacienda. Renfe ha recibido con fecha 14 de julio de 2005 una valoración remitida por la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, contabilizando, de acuerdo con la misma, un derecho de cobro frente al Estado por importe de 91.931 miles de euros, equivalente a la diferencia entre la deuda de Renfe asumida por el Estado y el valor neto contable de los activos de infraestructura de la red convencional, una vez deducido el valor contable de la infraestructura de la línea Madrid-Sevilla.

En consecuencia, debido a que a la fecha de emisión de este Informe de Auditoría de Cuentas, Renfe no dispone aún de la liquidación del Ministerio de Economía y Hacienda, no podemos concluir si la cuantificación recibida, que ha servido de base para el registro contable de la operación de transmisión de activos y asunción de deuda antes mencionada, coincidirá con la que resulte de la liquidación a efectuar por el Ministerio de Economía y Hacienda.

- 3.4 Los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado aplicables a 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.

Al 31 de diciembre de 2004 Renfe está en proceso de valorar los terrenos que a dicha fecha aún no tiene registrados contablemente en su inmovilizado material, sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y las líneas que tiene adscritas, por lo que no conocemos el efecto que sobre las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2004 tendría su registro contable.

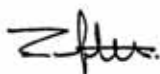
#### Incertidumbres

- 3.5 Tal como se describe en la nota 12 (c) de la memoria de cuentas anuales adjunta, durante el ejercicio 2002 la Oficina Nacional de Inspección (ONI) realizó actuaciones de comprobación de las declaraciones fiscales de Renfe correspondientes al periodo 1998 a 2000, que dieron como resultado unas actas, firmadas en disconformidad por Renfe, sobre las liquidaciones de IVA de dichos ejercicios, por importe de 110.576 miles de euros. La Entidad recurrió las liquidaciones derivadas de estas actas ante el Tribunal Económico Administrativo Central, que con fecha 8 de julio de 2005 ha desestimado dicho recurso. La Entidad no ha registrado en contabilidad ninguna provisión por este concepto al 31 de diciembre de 2004, teniendo la intención de recurrir en vía contencioso-administrativa la resolución de dicho Tribunal. Además la normativa española referente al IVA, en relación con disposiciones particulares relativas a la limitación del derecho a la deducción del IVA en caso de percepción de subvenciones, se encuentra denunciada por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. En consecuencia, desconocemos el desenlace final de la denuncia planteada ante dicho Tribunal y como influirá ésta en la resolución del recurso que Renfe va a interponer en vía contencioso-administrativa y, por tanto, sus efectos sobre las cuentas anuales de la Entidad correspondientes al ejercicio 2004.

#### 4. Opinión

En nuestra opinión, excepto por las limitaciones al alcance de nuestro trabajo descritas en los apartados 3.2, 3.3 y 3.4 anteriores y por la incertidumbre descrita en el apartado 3.5 anterior, las cuentas anuales de Renfe correspondientes al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2004, representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Entidad 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.

KPMG AUDITORES, S.L.



Enrique Llano Cueto

18 de julio de 2005





ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Balances de Situación

31 de diciembre de 2004 y 2003

(Expresados en miles de euros)

Activo	2004	2003	Pasivo	2004	2003
<b>Inmovilizado</b>			<b>Fondos propios (nota 8)</b>		
Gastos de establecimiento	2.352	2.722	Aportación patrimonial	3.374.652	3.464.048
Inmovilizaciones inmateriales	14.227	8.759	Reservas	3.794	3.794
Inmovilizaciones materiales (nota 4)	5.293.353	6.938.569	Aportación para compensación de pérdidas	2.673.460	2.545.426
Coste	9.964.721	14.828.456	Aportación para compensación de pérdidas anteriores al Contrato-Programa 1994-1998	74.757	74.757
Amortizaciones y provisiones	(4.671.368)	(7.889.887)	Sancionamiento del balance por adaptación a los nuevos principios	(1.081.945)	(1.081.945)
Inmovilizaciones financieras (nota 5)	134.418	142.438	Resultados de ejercicios anteriores	(2.629.873)	(2.344.357)
Total inmovilizado	5.444.350	7.092.488	Resultado del ejercicio	16.421	39.020
<b>Deudores a largo plazo</b>			Total fondos propios	2.431.266	2.700.743
Estado deudor a largo plazo (nota 6)	214.084	3.812.061	Ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota 9)	317.156	666.609
Organismos oficiales, tráfico	26.604	33.060	Provisiones para riesgos y gastos (nota 10)	57.268	57.045
Otras entidades públicas deudoras	1.557	1.557	Acreedores a largo plazo	1.591.570	5.934.682
Otros deudores a largo plazo	69.233	73.640	Deudas financieras (nota 11)	7.339	7.339
Total deudores a largo plazo	311.478	3.920.318	Proveedores a largo plazo (nota 5)	57.168	61.635
Gastos a distribuir en varios ejercicios	4.642	15.162	Total acreedores a largo plazo	1.656.077	6.003.656
<b>Activo circulante</b>			<b>Acreedores a corto plazo</b>		
Existencias	102.019	103.287	Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (nota 10)	19.153	6.095
Estado deudor a corto plazo (nota 6)	91.931	27.189	Deudas financieras (nota 11)	752.349	1.023.169
Deudores (nota 7)	412.744	280.710	Intereses a corto plazo de deudas financieras	33.501	109.750
Intereses a cobrar de operaciones SWAP	-	13.334	Proveedores	938.473	745.518
Tesorería	1.824	3.147	Administraciones públicas (nota 12)	96.410	46.234
Ajustes por periodificación	6.823	9.339	Acreedores	63.525	95.399
Total activo circulante	615.341	437.006	Ajustes por periodificación	10.633	10.756
<b>Total activo</b>	<b>6.375.811</b>	<b>11.464.974</b>	Total acreedores a corto plazo	1.914.044	2.036.921
			Total pasivo	6.375.811	11.464.974

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2004.



ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLESCuentas de Pérdidas y Ganancias  
para los ejercicios anuales terminados en  
31 de diciembre de 2004 y 2003

(Expresadas en miles de euros)

<u>Ingresos</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Ingresos por tráficos (nota 13)	1.377.594	1.346.315
Otros ingresos		
Alquileres, cánones y otros	247.405	233.803
Beneficios por venta de inmovilizado	72.718	95.771
Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas	34.633	24.816
Total ingresos comerciales	1.732.350	1.700.705
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y almacenes	31.227	37.168
Transformaciones de material para la venta	2.150	6.498
Tasa de seguridad ferroviaria ( nota 1)	11.367	11.407
	44.744	55.073
Subvenciones (nota 14)		
Por gestión de la infraestructura	761.593	726.143
Por contratos de servicio público	250.978	249.132
Por compensación de intereses	213.944	221.619
Por plan de recursos humanos	107.538	24.465
Total subvenciones	1.334.053	1.221.359
Total ingresos	3.111.147	2.977.137
<u>Gastos</u>		
Gastos de personal (nota 15)		
Sueldos, salarios y otros	(1.192.912)	(1.154.180)
Plan de recursos humanos	(107.538)	(24.465)
Energía y combustible para tracción	(174.924)	(158.782)
Energía, uso distinto de tracción	(27.905)	(26.293)
Consumo de materiales	(104.798)	(103.060)
Servicios exteriores y gastos diversos (nota 16)	(761.240)	(687.323)
Variación de las provisiones (nota 10)	(78)	(1.061)
Efecto prorata de IVA (nota 12 (b))	(64.911)	(68.048)
Total gastos	(2.434.306)	(2.223.212)
Resultado antes de amortizaciones	676.841	753.925
Amortizaciones	(489.164)	(480.283)
Pérdidas por retiros de inmovilizado	(11.450)	(10.658)
Resultado antes de intereses, subvenciones de capital y extraordinarios	176.227	262.984
Intereses de financiación (nota 17)	(255.644)	(289.135)
Subvenciones de capital (nota 9)	43.604	42.049
Resultado antes de extraordinarios	(35.813)	15.898
Resultados extraordinarios del ejercicio (nota 18)	49.915	20.911
Impuesto sobre Sociedades (nota 12 (a))	2.319	2.211
Resultado del ejercicio	16.421	39.020
Aportación compensación de pérdidas	143.188	141.061
Superávit de gestión	159.609	180.081

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2004.

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de las Cuentas Anuales  
31 de diciembre de 2004

(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.
- 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.

(Continúa)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

- 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 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.
- Proporcionar a Renfe un marco de gestión autónoma.
- La búsqueda de fórmulas para alcanzar el saneamiento financiero.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(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.

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 61/2003, de 30 de diciembre, que aprueba los Presupuestos Generales del Estado (en adelante, PGE) para el año 2004, reflejó las siguientes consignaciones de crédito a favor de Renfe para dicho ejercicio:

	Miles de euros
Subvenciones	
Por gestión de la infraestructura	660.273
Por compensación déficit de explotación	709.430
Por Plan de Recursos Humanos (nota 6 (e))	27.189
Total	<u>1.396.892</u>

Además, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 recogen una consignación de crédito a favor de Renfe para la Agrupación Europea de Interés Económico de Europa Sur Mediterráneo por importe de 953 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Ley del sector ferroviario

Con fecha 17 de noviembre, se aprobó la Ley 39/2003 del sector ferroviario, en adelante LSF, 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 permiten una 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 integrando, además, a la actual entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, GIF). ADIF podrá, según la citada ley, 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.

La ley 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.

Por último, la 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, plazo que ha sido ampliado hasta 31 de diciembre de 2004, mediante el Real Decreto Ley 1/2004 de 7 de mayo, con el objeto de permitir que, antes del inicio del período de vigencia de la ley, pueda completarse el marco jurídico que regula el nuevo modelo de ordenación del sector ferroviario estatal con la aprobación de las normas de desarrollo que resulten imprescindibles para su aplicación.

Entre las mencionadas normas de desarrollo, figuran los estatutos de ADIF y Renfe Operadora, que fueron aprobados el 30 de diciembre de 2004, mediante los Reales Decretos 2395/2004 y 2396/2004, respectivamente. Ambas entidades públicas empresariales se configuran como organismos públicos de los previstos en el artículo 43.1. b) de la Ley 6/1997 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, se adscriben al Ministerio de Fomento y gozan de personalidad jurídica y patrimonio propios para realizar las funciones y ejercitar las competencias que les otorga la Ley del Sector Ferroviario. Su primer ejercicio económico se iniciará el 1 de enero de 2005.

Real Decreto Ley 7/2004 de 27 de septiembre.

El Real Decreto Ley 7/2004 (en adelante, RDL) de 27 de septiembre establece en su artículo quinto la asunción por el Estado de deuda de Renfe, de acuerdo con las siguientes estipulaciones:



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

- El Estado asume, con efectos 1 de Noviembre de 2004, deuda de Renfe por un importe de 3.659 millones de euros, equivalentes a las insuficiencias de las consignaciones presupuestarias registradas hasta el ejercicio 2003, según el siguiente detalle:

	Millones de euros
Déficit sin consignación presupuestaria anteriores a 1994 (nota 6 (a))	2.945
Subvenciones a la explotación Contrato Programa 1994-1998 (nota 6 (c))	147
Subvención Plan de Recursos Humanos (nota 6 (e))	302
Diferencias de cambio de préstamos liquidados y aplicación de los superávit de gestión (nota 6 (b))	392
Incentivo Cercanías Contrato Programa 1988-1991 (nota 6 (d))	53
Estado Deudor a 31 de diciembre de 2003	3.839
Aplicación superávit de gestión 2003	(180)
Saldo neto de insuficiencias de consignación a 31-12-2003	3.659

- De acuerdo con lo indicado en el anexo II del citado Real Decreto Ley, la deuda asumida por el Estado a 1 de noviembre de 2004, presenta el siguiente detalle:

	Millones de euros
Obligaciones	493
Préstamos de entidades financieras en euros	3.041
Pagares de Empresa	125
Total	3.659

- Asimismo, de acuerdo con el antes mencionado Real Decreto Ley, el Estado asume, con efectos 31 de diciembre de 2004, deuda de Renfe por el importe nominal equivalente al valor neto contable a 31 de diciembre de 2004 de los activos de infraestructura convencional, una vez deducido el valor contable de la infraestructura de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla perteneciente al patrimonio del Estado, según lo contemplado en la disposición adicional primera de la Ley del Sector Ferroviario. La citada disposición adicional primera establece que las líneas que, a la entrada en vigor de la ley, estén siendo administradas por Renfe, dejarán de estar adscritas a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de la línea de alta velocidad Madrid- Sevilla, que pasará a ser de titularidad de ADIF.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- En el anexo I del Real Decreto Ley se detalla la siguiente estimación inicial del valor neto contable de los activos cedidos al Estado y de los bienes que forman la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla:

	Millones de euros
Inmovilizado material y obra en curso cedida	3.014
Subvenciones afectas a la obra en curso y a los activos cedidos	(414)
Valor neto del Inmovilizado cedido	2.600
Valor neto de los activos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla procedentes del Patrimonio del Estado	(800)
Deuda financiera asumida por el Estado	1.800

- La deuda financiera asumida por el Estado, de acuerdo con la estimación inicial que se incluye en el anexo III del Real Decreto Ley, asciende a 1.799.259 miles de euros, que corresponden en su totalidad a préstamos suscritos con el Banco Europeo de Inversiones.
- Una vez realizada, por el Ministerio de Fomento y previo informe de control financiero realizado por la Intervención General de la Administración del Estado, la cuantificación exacta del valor contable de dichos activos a 31 de diciembre de 2004, el Ministerio de Economía y Hacienda practicará la liquidación que resulte necesaria por la diferencia entre el valor nominal de la suma de las deudas relacionados en el anexo III del Real Decreto Ley y la citada cuantificación.
- Adicionalmente, el Real Decreto Ley contempla que los intereses y gastos asociados a las deudas asumidas por el Estado serán por cuenta de Renfe hasta la fecha de asunción de las mismas.

Con fecha 27 de diciembre de 2004, la Dirección General del Patrimonio del Estado, el Ministerio de Fomento y Renfe suscribieron el acta de entrega y recepción de las líneas de la red convencional y de las líneas de alta velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

De acuerdo con la relación de líneas y trayectos de la red convencional cedidos al Estado en la citada Acta de Entrega, el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, ha establecido, con fecha de 12 de julio de 2005, la cuantificación a 31 de diciembre de 2004 de los bienes y obras en curso cedidas por Renfe, según lo establecido en el Real Decreto Ley. A continuación se presenta un detalle de la citada valoración:

	Miles de euros
Inmovilizado terminado neto cedido	2.079.965
Obras en curso entregadas	1.094.686
Valor neto contable de los bienes y obras cedidas	3.174.651
Subvenciones netas afectas al Inmovilizado cedido	
- Ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota 9)	(450.475)
- Subvenciones pendientes de cobro	(30.508)
- Otros	(26.581)
Total	2.667.087

A los efectos exclusivos de la determinación del valor neto de los activos objeto de cesión, se ha estimado el importe de las subvenciones en capital, otorgadas por los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER), pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2004 y a las cuales tendría derecho Renfe según las condiciones establecidas para la concesión de las ayudas y de acuerdo con el grado de realización a dicha fecha de las obras incluidas en los programas de inversión financiados. Asimismo, se ha determinado cual sería el importe de las citadas subvenciones que la Entidad habría imputado a resultados según el criterio descrito en la nota 3 (g). El valor de la cesión se ha minorado por la diferencia entre ambas cantidades, según se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros
Subvenciones pendientes de cobro y acreditadas a 31 de diciembre de 2004 (nota 7)	56.838
Minoración subvenciones por traspaso a resultados (nota 12)	(26.330)
Reducción del valor de los activos cedidos	30.508

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Adicionalmente, la valoración de la cesión a Renfe de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, efectuada por el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaria General de Infraestructuras, también con fecha 12 de julio, asciende a 775.900 miles de euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros
Inmovilizado Material Bruto	1.271.804
Amortización Acumulada	(408.799)
Inmovilizado Material neto	863.005
Financiación de otras Administraciones Públicas (nota 9)	(87.105)
Valor a efectos de la cesión	<u>775.900</u>

Como consecuencia de la cuantificación antes reseñada, Renfe ha registrado una cuenta a cobrar al Estado de 91.931 miles de euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros
Inmovilizado neto cedido al Estado	2.667.087
Línea Madrid-Sevilla entregada por el Estado a Renfe	(775.900)
Diferencia	1.891.187
Deuda asumida por el Estado según R.D. 7/2004 a tipo de cambio de 31 de diciembre de 2004	(1.799.256)
Cuenta a cobrar al Estado (nota 6)	<u>91.931</u>

Otra legislación

La Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, estableció la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros cuya gestión, liquidación y recaudación fue atribuida a Renfe. Según dicha 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, sean administrados por Renfe.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Con posterioridad en la Ley 53/2002 de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social se amplió el hecho imponible de la citada tasa para incorporar las estaciones y recintos ferroviarios que, siendo de titularidad estatal, administre el GIF. Asimismo, en esta ley se dispone que cuando la prestación del servicio gravado por esta tasa haya sido realizada por dicha Entidad, el operador de transporte que la haya incorporado en el precio de los títulos de transporte estará obligado a liquidar a GIF el importe de la tasa.

El importe devengado en el ejercicio 2004 por esta tasa en concepto de servicios prestados en estaciones y recintos ferroviarios administrados por Renfe, asciende a 11.367 miles de euros y se presenta como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

Asimismo, la citada Ley 53/2002 de 30 de diciembre, establece la regulación de los cánones que GIF deberá cobrar por la utilización de la infraestructura ferroviaria y de las terminales y andenes ferroviarios, cuya administración tiene encomendada. El importe devengado por estos conceptos en el ejercicio 2004 se presenta en los epígrafes de "Servicios Exteriores y gastos diversos" y de "Energía y combustible para tracción" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta por un total de 14.608 miles de euros y de 6.371 miles de euros, respectivamente.

Liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004.

El Real Decreto 2387/2004 de 30 diciembre por el cual se aprueba, en desarrollo de la LSF, el Reglamento del Sector Ferroviario, establece en su disposición adicional novena que mediante Orden del Ministro de la Presidencia, a propuesta conjunta de los de Economía y Hacienda y Fomento, se determinarán los criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe en el período comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004. La citada Orden Ministerial no había sido dictada a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales.

No obstante lo anterior, Renfe ha elaborado, y remitido al Ministerio de Fomento con fecha 11 de julio de 2005, una propuesta de criterios para la liquidación de las mencionadas aportaciones, basada en los criterios utilizados en el Contrato-Programa 1999-2000, que coinciden con los aplicados en la elaboración de las Cuentas Anuales para los ejercicios comprendidos en el período 2001-2004 cuyos aspectos fundamentales se resumen a continuación:

- *Procedimiento General de Liquidación:* De acuerdo con lo establecido en la cláusula 13.1 del Contrato Programa 1999-2000, cuando los resultados reales obtenidos son mejores que las aportaciones del Estado, la diferencia se destina a sanear deuda por cuenta del Estado. Asimismo, en el supuesto que los resultados netos alcanzados por Renfe fueran, globalmente considerados, peores que las aportaciones del Estado sólo serían objeto de compensación en la parte correspondiente a los gastos financieros de la deuda por cuenta del Estado y asociada a la infraestructura.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- *Liquidación de las aportaciones para el Plan de Recursos Humanos:* En base a lo establecido en la cláusula 13.3 del Contrato Programa 1999-2000, esta subvención se liquidará al final de cada ejercicio en función del coste real del Expediente de Regulación de Empleo, imputándose a la deuda por cuenta del Estado las diferencias que surjan con respecto a las consignaciones incluidas en los Presupuestos Generales del Estado.
- *Diferencias de cambio realizadas en el reembolso de operaciones de financiación:* Las diferencias de cambio realizadas en cada ejercicio por este concepto se imputarán a la deuda por cuenta del Estado.

Como consecuencia de la aplicación de los criterios anteriormente descritos, se propone la siguiente liquidación para el periodo 2001-2004, que coincide para los ejercicios 2001, 2002 y 2003 con la cifra considerada como insuficiencias presupuestarias por el Real Decreto Ley 7/2004:

*Propuesta de liquidación de las aportaciones del Estado:* Sin considerar los correspondientes Planes de Recursos Humanos, y de acuerdo con los criterios de liquidación descritos en el cuadro siguiente se presenta la citada liquidación:

	Millones de euros			
	2001	2002	2003	2004
Aportaciones consignadas PGE	1.349,3	1.345,5	1.338,0	1.369,7
Resultado RENFE antes de aportaciones	(1.304,6)	(1.213,8)	(1.157,9)	(1.210,1)
Diferencia destinada a sanear deuda Estado	44,7	131,7	180,1	159,6

Renfe ha aplicado el procedimiento general de liquidación previsto en la cláusula 13.1 del Contrato-Programa 1999-2000, y, teniendo en cuenta que los resultados obtenidos en cada uno de los ejercicios del periodo objeto de liquidación han sido mejores que los previstos, se consideran devengadas en su totalidad las aportaciones del Estado, aplicándose por la diferencia respecto a los resultados reales a reducir la cuenta a cobrar al Estado.

*Propuesta de liquidación de aportaciones para el Plan de Recursos Humanos:* Nuestra propuesta de liquidación de las aportaciones derivadas de la aplicación de los expedientes de regulación de empleo que afectan al periodo 2001-2004, es la siguiente:

	Millones de euros			
	2001	2002	2003	2004
Aportaciones consignadas PGE para Plan de RR.HH.	30,1	30,1	9,4	27,2
Aportación devengada (coste real Plan RR.HH.)	67,6	82,3	24,5	107,5
Diferencia a deuda Estado	37,5	52,2	15,1	80,3



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

En base a lo indicado en el apartado anterior, se incrementa la deuda del Estado en el importe de la diferencia entre el coste efectivo de los expedientes de regulación de empleo y de las aportaciones consignadas para su financiación.

*Deuda del Estado:* Como consecuencia de la propuesta de liquidación anterior, y considerando la asunción de deuda efectuada por el Estado en el Real Decreto Ley 7/2004 de 27 de septiembre (en adelante, el RDL), la deuda del Estado presenta la siguiente evolución:

	Millones de euros			
	2001	2002	2003	2004
Saldo Inicial	3.680,8	3.767,4	3.841,9	3.839,3
<u>Aumento de la cuenta a cobrar al Estado</u>				
- Por el Expediente de Regulación de Empleo	37,5	52,2	15,1	80,3
- Por Diferencias de Cambio Realizadas	80,7	67,0	114,0	103,8
<u>Disminución de la cuenta a cobrar al Estado</u>				
- Por aplicación del superávit de gestión (1)	(31,6)	(44,7)	(131,7)	(339,7)
- Por asunción de deuda por el Estado (RDL)	-	-	-	(3.659,2)
Saldo Final	<u>3.767,4</u>	<u>3.841,9</u>	<u>3.839,3</u>	<u>24,5</u>

(1) Corresponde al superávit del ejercicio anterior, salvo en el ejercicio 2004, en la cual se incluyen los superávits de 2003 y 2004.

Adicionalmente, y al objeto de establecer la deuda definitiva del Estado con Renfe se ha reconocido en el Balance de Situación adjunto un derecho de cobro por importe de 189,6 millones de euros, correspondiente a las diferencias de cambio no realizadas a 31 de diciembre de 2004 de los préstamos pendientes de vencimiento a dicha fecha, de acuerdo con la consideración de Deuda Pública que confiere el Estatuto de la Entidad a las deudas anteriores a su entrada en vigor y destinadas a la financiación de planes de inversión autorizados por el Gobierno. De acuerdo con la propuesta efectuada, el Estado abonaría este importe con el siguiente criterio:

- A su cancelación por parte de la Entidad, Adif o Renfe Operadora, que haya asumido dicha deuda en el proceso de segregación previsto en la LSF.
- A la fecha de asunción de la deuda por el Estado si, como consecuencia de la liquidación que, de acuerdo con el Real Decreto Ley 7/2007, deberá efectuar el Ministerio de Economía y Hacienda, en base a la cuantificación definitiva de los activos objeto de intercambio entre el Estado y Renfe establecida por el Ministerio de Fomento, áquel asumiese la totalidad o parte de las operaciones financieras que originan las citadas diferencias de cambio.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Esta cuenta a cobrar por importe de 189,6 millones de euros, se ha incluido en la propuesta de liquidación de las aportaciones del Estado, que ha sido enviada al Ministerio de Fomento. Para registrar este derecho de cobro, la Entidad ha contabilizado a su vez un gasto por el mismo importe, en concepto de diferencias negativas de cambio, con contrapartida en los epígrafes de deuda financiera a corto y largo plazo (véase nota 3(m)).

Como resultado de la aplicación de los criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado, mencionadas anteriormente, la Entidad ha registrado una cuenta a cobrar al Estado por importe de 214,1 millones de euros (véase nota 6).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

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

Estas cuentas anuales del ejercicio 2004, que se han preparado por la Dirección de la Entidad y formulado de forma conjunta por los Presidentes de ADIF y Renfe Operadora, 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 2004 y otras a percibir del Estado, las cuales se han clasificado como aportaciones y subvenciones de acuerdo con los criterios de asignación y devengo contenidos en el Contrato-Programa 1999-2000, y su liquidación del ejercicio 2000, que han sido recogidos en la propuesta de criterios para la liquidación del periodo 2001-2004 efectuada por Renfe (véase nota 1), así como la distribución presentada para dicho ejercicio 2004 en la memoria que forma parte integrante del Programa de Actuaciones Plurianual para el periodo 2004-2006.

Renfe, de acuerdo con lo establecido en la propuesta de criterios de liquidación de las aportaciones del Estado para el periodo 2001-2004, ha valorado los préstamos y créditos pendientes de reembolso a 31 de diciembre de 2004 al tipo de cambio vigente a dicha fecha (véase nota 3(m)). Como consecuencia de lo anterior, los saldos de los epígrafes de deudas financieras a corto y largo plazo del Balance de Situación adjunto se han incrementado en un importe de 99.676 miles de euros y de 89.892 miles de euros, respectivamente, frente a la valoración que se habría obtenido de aplicar el tipo de cambio de disposición, según el criterio utilizado para la elaboración de las Cuentas Anuales del ejercicio 2003.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Asimismo, según se establece en la propuesta de criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado para el periodo 2001-2004 y considerando que, de acuerdo con lo establecido en la disposición transitoria primera del Estatuto de ADIF, el último ejercicio de Renfe finaliza el 31 de diciembre de 2004, se ha registrado en las Cuentas Anuales del ejercicio 2004 la aplicación del superávit de gestión de dicho año (véase nota 8 (d)). En ejercicios anteriores, el superávit de gestión se aplicaba al año siguiente a aquel en el cual se había obtenido.

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 2004, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2003, aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad con fecha 27 de julio de 2004. La Dirección de la Entidad ha optado por omitir en la memoria del ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2004 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 período 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 período de cinco años en que se estima su vida útil.

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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.

Los bienes cedidos por el Estado a Renfe mediante el Acta de Entrega y Recepción de líneas de la red convencional y de la línea de alta velocidad que se mencionan en la nota 1, han sido valorados por el Ministerio de Fomento para su incorporación a coste de adquisición, deducida la amortización acumulada a 31 de diciembre de 2004, que ha sido calculada utilizando los criterios de amortización aplicados por Renfe en función del tipo de activo y de la fecha de puesta en funcionamiento.

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 ha finalizado el inventario jurídico de bienes inmuebles, si bien se encuentra pendiente la incorporación de los terrenos correspondientes a los bienes cedidos por el Estado en el Acta antes mencionada. En ambos casos falta por determinar el valor por el cual deberán ser registrados los terrenos sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y las líneas adscritas a Renfe.

- 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.

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 de 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 del material rodante no requiere una provisión para grandes reparaciones.

(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

En este epígrafe se incluyen los gastos de emisión de obligaciones a largo plazo, que se amortizan proporcionalmente a los vencimientos de dichas obligaciones durante su período de vigencia, así como los gastos de formalización de préstamos, que se amortizan linealmente a lo largo del período de vigencia de los mismos. A 31 de diciembre de 2004 el saldo pendiente de amortizar asciende a 1.423 miles de euros y corresponde en su totalidad a gastos de formalización de préstamos. El importe cargado en el epígrafe de "Intereses de financiación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 en concepto de imputación de los gastos a distribuir en varios ejercicios ha ascendido a 1.770 miles de euros.

Adicionalmente, se han registrado como pérdidas extraordinarias los gastos de emisión de obligaciones por importe de 7.586 miles de euros, y los gastos de formalización de préstamos, por importe de 939 miles de euros, correspondientes a operaciones financieras asumidas por el Estado y que no habían sido amortizados a la fecha de asunción, de acuerdo con los criterios anteriormente descritos.

Asimismo, en este epígrafe se han registrado diversas inversiones en instalaciones efectuadas por la Entidad en edificios o recintos que no son de su propiedad y cuyo valor asciende a 31 de diciembre de 2004 a 3.219 miles de euros. Estas partidas se amortizan linealmente en el período de vigencia del contrato o convenio correspondiente. En el ejercicio 2004, se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por este concepto 794 miles de euros.

(f) Existencias

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



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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.

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

La normativa laboral de Renfe establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para el ejercicio 2004, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 19 de Junio de 2003, para el período 2002-2004, por la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores.

El capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2004 adjunto incluye una provisión para este concepto por importe de 35.879 miles de euros (véase nota 10).

El importe provisionado al 31 de diciembre de 2004, 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 2004.

(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.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

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. 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, en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación al 31 de diciembre de 2004 adjunto, se incluyen 7.060 miles de euros correspondientes al valor actual a 31 de diciembre de 2004 del pasivo surgido como consecuencia de las variaciones del índice de precios al consumo en el periodo comprendido entre los años 2001 y 2004 respecto a las hipótesis actuariales consideradas en la externalización de estos compromisos. Asimismo, en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" se incluyen 881 miles de euros por este concepto, cuyo pago se ha efectuado el 31 de enero de 2005. El gasto derivado de estos compromisos se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias en función del criterio de devengo.

- 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, encontrándose vigente durante el ejercicio 2004 el aprobado el 30 de julio de 2003 y que ha finalizado el día 31 de diciembre de 2004. Este ERE está previsto para un máximo de 1.500 bajas conjuntamente para las dos opciones previstas, prejubilación, a la que pueden acogerse voluntariamente los trabajadores en activo con contrato indefinido y una edad comprendida entre 58 y 64 años en el momento de su adhesión al Plan y que acrediten reunir los requisitos exigidos en la legislación vigente en materia de Seguridad Social para acceder a la jubilación al finalizar el periodo de desempleo; y baja incentivada, a la que pueden acogerse los trabajadores en activo y con contrato indefinido que no cumplan los requisitos anteriormente descritos. En el año 2004, se han producido 1.189 adhesiones, de las cuales 155 corresponden a bajas incentivadas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Para la externalización de los compromisos asumidos por Renfe con sus trabajadores prejubilados derivados de los ERE, Renfe y la compañía aseguradora Banco Vitalicio de España C. A. de Seguros y Reaseguros, firmaron diversas pólizas de seguro, bajo la fórmula de prima única, con fechas 26 de enero de 2001 para los ERE de los periodos 1992/1993, 1994/1998 y 1999/2000, 20 de marzo de 2001 para el ERE 2001/2002 y 30 de octubre de 2003 para el ERE 2003/2004. El importe pendiente de pago a 31 de diciembre de 2004 correspondiente al ERE 2003/2004 se registra en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación (véase nota 10).

El gasto correspondiente a estas obligaciones se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que los empleados se acogen al Expediente de Regulación de Empleo y causan baja en la Entidad.

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

(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 compensación de diferencias negativas de cambio y subvenciones del Plan de Recursos Humanos 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 contables 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(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.

(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 2003/2004, no serían importantes. Las posibles indemnizaciones se cargarían a gastos en el momento en que se adoptase la decisión de efectuar el despido.

(m) Transacciones en moneda extranjera

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

A 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 cambio se registran de la siguiente manera:

- Las diferencias de cambio 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.
- 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.
- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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

En consecuencia, la conjunción de los criterios anteriores da lugar a que las deudas financieras, queden reflejadas en el balance de situación al tipo de cambio histórico.

No obstante, debido a que la Entidad ha reconocido en el activo del balance a 31 de diciembre de 2004 un derecho de cobro frente al Estado, con contrapartida en ingresos, correspondiente a las diferencias de cambio no realizadas a dicha fecha de los préstamos pendientes de vencimiento (véase nota 6 (b)), la Entidad ha tenido que registrar estos préstamos al tipo de cambio de cierre del ejercicio 2004, siendo su contrapartida un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias, dentro del epígrafe de "Intereses de financiación".

(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. Las diferencias temporales se tratan, desde un punto de vista contable, como diferencias permanentes.

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.

(ñ) 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

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 su cuenta de pérdidas y ganancias, 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 2004, 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 213.944 miles de euros (véase nota 14).

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 2004 subvenciones del Estado por un importe de 1.334.053 miles de euros (véase nota 14) y subvenciones de Comunidades Autónomas por importe de 34.633 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(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, Mercancías, Terminales de Mercancías 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 2004 el importe de las aportaciones para compensación de pérdidas, que Renfe ha calculado aplicando los criterios establecidos en el Contrato Programa 1999-2000 y en la propuesta de criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado para el periodo 2001-2004 y, de acuerdo, con la distribución establecida para dicho ejercicio en la memoria del Programa de Actuación Plurianual para el periodo 2004-2006, ha ascendido a 143.188 miles de euros (véase nota 8 b)).

(q) Cuenta de resultados por área de actividad

Con objeto de determinar el resultado de las distintas Unidades de Negocio que configuran 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 23).

(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.

A 31 de diciembre de 2004, Renfe no mantenía ninguna operación de permuta financiera.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(4) Inmovilizaciones Materiales

El detalle del saldo y movimiento del ejercicio 2004 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada es como sigue:

Miles de euros						
	Saldos al 31.12.2003	Adiciones y traspasos de obra en curso	Retiros	Afloraciones y reclasificaciones	Bajas netas por cesión/recepción de activos del y al Estado	Saldos al 31.12.2004
<b>Coste</b>						
Terrenos y construcciones						
Terrenos	75.364	114	(837)	724	120.136	195.501
Edificios y construcciones	1.182.356	21.723	(17.380)	(76.451)	-	1.110.248
	1.257.720	21.837	(18.217)	(75.727)	120.136	1.305.749
Instalaciones de la vía (a)	6.509.238	98.247	(11.924)	(110.308)	(4.551.488)	1.933.765
Elementos de transporte (b)						
Locomotoras y trenes autopropulsados	3.346.593	241.416	(38.426)	(1.153)	-	3.548.430
Material remolcado y vagones	935.387	35.114	(14.829)	-	-	955.672
Otros elementos de transporte	143.280	36.155	(416)	1.153	-	180.172
	4.425.260	312.685	(53.671)	-	-	4.684.274
Otras inmovilizaciones materiales	1.221.033	44.752	(37.567)	(4.423)	(309.969)	913.826
Inmovilizaciones en curso (b)	1.415.205	806.588	-	-	(1.094.686)	1.127.107
Total coste	14.828.456	1.284.109	(121.379)	(190.458)	(5.836.007)	9.964.721
<b>Amortización acumulada</b>						
Edificios y construcciones	(501.426)	(24.644)	12.550	15.984	(15.895)	(513.431)
Instalaciones de la vía	(3.991.299)	(189.950)	9.016	58.197	3.359.469	(754.567)
Elementos de transporte						
Locomotoras y trenes autopropulsados	(1.920.541)	(160.222)	29.263	330	-	(2.051.170)
Material remolcado y vagones	(618.489)	(39.686)	13.734	-	-	(644.441)
Otros elementos de transporte	(78.083)	(8.029)	375	(330)	-	(86.067)
	(2.617.113)	(207.937)	43.372	-	-	(2.781.678)
Otras inmovilizaciones materiales	(780.049)	(63.216)	36.635	4.151	180.787	(621.692)
Total amortización acumulada	(7.889.887)	(485.747) (c)	101.573	78.332	3.524.361	(4.671.368)
	6.938.569	798.362	(19.806)	(112.126) (d)	(2.311.646)	5.293.353

- (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 2004, locomotoras, trenes autopropulsados, material remolcado y vagones, cuyos valores de coste y correspondiente amortización acumulada ascienden a 984.878 y 429.511 miles de euros, respectivamente, y 351.741 miles de euros de inmovilizaciones en curso, garantizan los préstamos por importe de 1.368.882 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, 483.292 miles de euros se han registrado con cargo al epígrafe "Amortizaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta y 2.455 miles de euros (nota 18) 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 diversos elementos del inmovilizado material sin aprovechamiento comercial.
- (d) Incluye las bajas de diversos activos correspondientes a las Estaciones de Alta Velocidad de Sevilla y Córdoba y a la remodelación de las Redes Arteriales Ferroviarias de ambas ciudades por un importe de 112.850 miles de euros. (véase nota 8 (a))

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Según el acta de entrega y recepción de las líneas de la red ferroviaria convencional y de las líneas de alta velocidad en aplicación de la Ley del Sector Ferroviario del Real Decreto Ley 7/2004, Renfe ha cedido al Estado los bienes de la red convencional, por un valor neto contable de 3.174.651 miles de euros, y ha recibido los bienes de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, relacionados en la citada acta, por un valor de 863.005 miles de euros. A continuación, se presenta un detalle del mencionado intercambio:

Concepto	Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Valor neto
Infraestructura de vía, túneles y puentes	1.964.404	(1.099.928)	864.476
Superestructura de vía	2.097.717	(1.580.278)	517.439
Instalaciones de electrificación	604.769	(446.079)	158.690
	975.750	(602.220)	373.530
Edificios de instalaciones	60.516	(23.868)	36.648
Maquinaria, instalaciones y equipos	309.634	(180.500)	129.134
Otro inmovilizado	335	(287)	48
Inversiones en curso	1.094.686	0	1.094.686
Bajas netas activos entregados por Renfe (nota 1)	7.107.811	(3.933.160)	3.174.651
Altas netas activos cedidos por el Estado (nota 1)	(1.271.804)	408.799	(863.005)
	5.836.007	(3.524.361)	2.311.646

El desglose de los activos cedidos por el Estado por tipo de bien se presenta a continuación:

Concepto	Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Valor neto
Infraestructura de vía, túneles y puentes	758.505	(177.598)	580.907
Superestructura de vía	308.231	(180.661)	127.570
Instalaciones de seguridad	24.416	(10.777)	13.639
Edificios y terrenos	180.652	(39.763)	140.889
	1.271.804	(408.799)	863.005

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.

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 2004 ascendían a 1.331.640 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(5) Inmovilizaciones Financieras

El movimiento del ejercicio 2004 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 2003	147.387	1.187	(6.136)	142.438
Adiciones	391	1.240	(2.649)	(1.018)
Retiros y trasposos	(11.099)	(1.372)	5.469	(7.002)
Saldo al 31 de diciembre de 2004	<u>136.679</u>	<u>1.055</u>	<u>(3.316)</u>	<u>134.418</u>

(a) Participaciones financieras

El detalle de las participaciones financieras al 31 de diciembre de 2004 es como sigue:

	Miles de euros
Participaciones mayoritarias	11.121
Participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%	69.709
Participaciones inferiores al 20%	
Eurofima	53.844
Otras sociedades	2.005
Total participaciones inferiores al 20%	55.849
Total participaciones financieras	136.679
Provisión por depreciación	(3.316)
	<u>133.363</u>

Al 31 de diciembre de 2004 se encuentran pendientes de desembolsar 51.088 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. Los fondos propios de esta Sociedad, en la cual participa Renfe en un porcentaje de 5,22%, de acuerdo con sus cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2004, son los siguientes:

	Miles de euros
Capital y reservas	1.947.481
Beneficio del ejercicio 2004	27.904

Las transacciones realizadas con las sociedades participadas durante el ejercicio 2004 no han sido significativas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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 2004, adjunto, son los que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	Saldos Deudores	Saldos acreedores
Vías y Desarrollo Urbanos, S.A.	30.628	-
Mosaico Desarrollo Inmobiliario	23.668	-
Renfurbis, S.A.	11.307	-
Tricéfalo, S.A.	10.755	-
Transfesa	8.661	(39)
Centro Estación Miranda	4.329	-
Bano Real, S.A.	3.707	-
Residencial Langa, S.A.	3.526	-
Sofetral	3.521	(2)
Águilas Residencial, S.A.	3.440	(2)
Desarrollos Inmobiliarios de Castilla La Mancha	3.192	-
Terralbina	2.826	-
Combiberia, S.A.	2.682	(3)
Renfosuna	2.584	-
Comfersa	2.165	(3.028)
Intercontainer Iberica	1.325	-
Petrorail	1.243	-
Emfesa	1.072	(278)
Semat, S.A.	1.064	(342)
Logística Mediterránea	973	-
Cadefer	908	(160)
Alfil Logistics.	887	(40)
Algetren Logística	821	(7)
Cererail AIE	816	-
Renfapex	508	-
Tifsa	177	(11.091)
Ineco	2	(2.928)
Netus Mantenimiento Ferroviario	73	(1.408)
Albatros Alcazar, S.A.	0	(905)
Slisa	0	(439)
Resto de Empresas del Grupo y asociadas	1.078	(900)
Total	<u>127.938</u>	<u>(21.572)</u>

Los saldos deudores con Comercial del Ferrocarril, S.A. y con Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. incluyen unos importes de 1.467 y 700 miles de euros, respectivamente, correspondientes a las cuotas que ambas sociedades aportan en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades (véase nota 12(a)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

A continuación se presenta un detalle de las principales sociedades participadas y de la información relacionada con las mismas. Asimismo, cabe señalar que estas sociedades no presentan resultados extraordinarios relevantes en el ejercicio 2004.

Nombre	Actividad	Miles de euros			Beneficio (pérdida) del ejercicio 2004
		Porcentaje de Participación	Coste de la participación	Capital y reservas	
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDES) (b)	Gestión inmobiliaria	100%	5.449	7.612	(6)
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) (a)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe, y promoción y explotación de equipamientos comerciales	100%	5.211	9.895	3.404
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (a)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	100%	120	880	1.304
REDALSA, S.A. (a)	Soldadura y regeneración de carril	52%	188	3.850	272
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (a)	Investigación ferroviaria	51%	153	7.555	3.790
Total participaciones directas Superiores al 50%			11.121		
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (a)	Consultoría e Ingeniería	34%	1.196	31.076	11.132
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA) (a)	Transportes ferroviarios	20%	12.721	85.035	1.066
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	10.730	27.041	185
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (SEMAT) (b)	Transportes ferroviarios	36%	6.864	16.109	1.312
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	6.720	16.773	(2)
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	4.883	12.467	(54)
Promociones Residenciales Sofetral, S.A. (b)	Gestión inmobiliaria	40%	1.399	11.079	18
Bano Real, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.463	3.764	(62)
Tricéfalo, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.606	8.237	(313)
Renfurbis, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.224	9.352	1.672
Albatros Alcázar, S.A. (a)	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos de potencia y aire acondicionado.	20%	2.940	942	952
Alfil Logistics, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	2.404	2.740	(320)
Centro Estación Miranda, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.200	2.967	(12)
Algetrén Logística, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	806	1.735	58
Águilas Residencial, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	720	1.757	562
Residencial Langa S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.130	2.844	(7)
Otras participaciones	Varias	-	7.703	-	-
Total participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%			69.709		

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2004.

(b) No se dispone de cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2004.

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 2004 es como sigue:

	Miles de euros	
	A largo plazo	A corto plazo
Situaciones transitorias de financiación	-	-
Compensación de diferencias negativas de cambio (notas 1 y 17)	133.735	-
Subvenciones a la explotación	-	-
Subvención Plan de Recursos Humanos (nota 1)	80.349	-
Subvenciones incentivo al tráfico de cercanías Contrato Programa 1988-1991	-	-
Cesión de activos y asunción de deuda (nota 1)	-	91.931
<b>Total</b>	<b>214.084</b>	<b>91.931</b>

(a) Situaciones transitorias de financiación

El movimiento de este apartado al 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	Miles de euros		
	31-12-2003	Asunción de deuda por el Estado (nota 1)	31-12-2004
Deuda por déficit anteriores a 1994	2.870.763	(2.870.763)	-
Compensaciones Contrato-Programa para pérdidas anteriores a 1994 (nota 8)	74.757	(74.757)	-
<b>Total</b>	<b>2.945.520</b>	<b>(2.945.520)</b>	<b>-</b>

La cuenta "Deuda por déficit anteriores a 1994" recogía los importes pendientes de cobro por insuficiencia de las consignaciones presupuestarias de ejercicios anteriores a 1994 para cubrir los déficit de explotación, por superar éstos a las previsiones contempladas en los Presupuestos Generales del Estado.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

La cuenta "Compensaciones Contrato-Programa para pérdidas anteriores a 1994" incluía las aportaciones que debía 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.

(b) Compensación de diferencias negativas de cambio y aplicación del superávit de gestión

El saldo de esta cuenta al 31 de diciembre de 2004 recoge la cuenta a cobrar al Estado para compensar las diferencias negativas de cambio, de los préstamos y créditos que tienen la naturaleza de Deuda del Estado. Su movimiento durante el ejercicio 2004 es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2003	391.942
Diferencias de cambio ejercicio 2004 (nota 17)	103.776
Asunción de deuda por el Estado según Real Decreto Ley 7/2004	(211.861)
Diferencias de cambio no realizadas (nota 17)	189.568
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2003 (nota 8 (d))	(180.081)
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2004 (nota 8 (d))	(159.609)
Saldo al 31 de diciembre de 2004	<u>133.735</u>

Asimismo, y de acuerdo con la propuesta de criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado en el periodo de 1 de enero de 2001 a 31 de diciembre de 2004 (véase nota 1), Renfe ha incluido en la línea de "Diferencias de cambio no realizadas", las diferencias de cambio surgidas al valorar los préstamos pendientes de vencimiento al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2004, así como las que se originaron en deudas nominadas en monedas de estados participantes en el euro

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento de esta cuenta durante el ejercicio 2004 es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2003	146.968
Asunción de Deuda por el Estado según Real Decreto Ley 7/2004 (nota 1)	(146.968)
Consignaciones ejercicio 2004 cobradas	1.369.703
Subvenciones aplicadas en el ejercicio	(1.369.703)
Saldo al 31 de diciembre de 2004	-

La distribución de las consignaciones de crédito establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2004, registrada por Renfe siguiendo los criterios que se establecían en el Contrato-Programa 1999-2000 y según el desglose presentado para dicho año en la memoria del Programa de Actuación Plurianual correspondiente al periodo 2004-2006, es como sigue:

	Miles de euros
Subvenciones 2004:	
Por contrato de servicio público de cercanías	199.676
Por contrato de servicio público de regionales	51.302
Por gestión de la infraestructura	761.593
Compensación de intereses	213.944
Registradas en Cuenta de Pérdidas y Ganancias (nota 14)	1.226.515
Por compensación de pérdidas (nota 8)	143.188
Total aportaciones del Estado 2004	1.369.703

(d) Subvención incentivo Cercanías Contrato Programa 1988-1991

El movimiento de esta cuenta durante el ejercicio 2004 ha sido el siguiente:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2003	53.298
Asunción de deuda por el Estado según Real Decreto Ley 7/2004 (nota 1)	(53.298)
Saldo al 31 de diciembre de 2004	-

(e) 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento de esta cuenta durante el ejercicio 2004 es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2003	301.522
Plan de reestructuración ejercicio 2004 (notas 14 y 15)	107.538
Consignaciones cobradas en 2004 (nota 1)	(27.189)
Asunción de deuda por el Estado según Real Decreto Ley 7/2004 (nota 1)	(301.522)
Saldo al 31 de diciembre de 2004	80.349

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.

La Ley 61/2003, de 30 de diciembre de 2003, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2004, establece una consignación de 27.189 miles de euros para financiar el coste de la reestructuración de plantilla. Esta subvención anual 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 2004, la Sociedad ha procedido a registrar 107.538 miles de euros, de acuerdo con la evaluación real del coste del Plan de Recursos Humanos correspondiente al ejercicio 2004, que, en aplicación de la propuesta de criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe en el período 2001-2004 (véase nota 1), Renfe ha considerado que serán objeto de compensación por parte del Estado.

(f) Cesión de activos y asunción de deuda

El saldo de esta cuenta a 31 de diciembre de 2004 recoge la diferencia entre el valor nominal de la deuda asumida por el Estado en el Real Decreto Ley 7/2004 como consecuencia del intercambio de activos y la cuantificación efectuada por Renfe a 31 de diciembre de 2004 (véase nota 1). Este saldo se encuentra pendiente de la liquidación prevista en el citado Real Decreto Ley 7/2004 que debe ser efectuada por el Ministerio de Economía y Hacienda, según la cuantificación elaborada por el Ministerio de Fomento, previo informe de control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(7) Deudores

El detalle del saldo de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2004 es como sigue:

	Miles de euros
Cientes por transporte de mercancías	96.264
Cientes por transporte de viajeros	940
Cientes por servicios y concesiones	87.779
 Deudores entidades públicas	
Deudores por tráfico	18.876
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas y prestación de servicios	128.860
Deudores, otros	68.960
Ingresos pendientes de facturar	
Deudores por venta de terrenos	3.176
Otros	38.848
Otros deudores	13.973
	<hr/> 457.676
 Menos	
Provisión para insolvencias	(34.316)
Provisión para bonificaciones	(10.616)
	<hr/> (44.932)
	<hr/> <u>412.744</u>

La cuenta "Clientes por servicios y concesiones" recoge, principalmente, un importe de 33.872 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 16.102 miles de euros correspondiente a las operaciones patrimoniales de venta de terrenos desarrolladas por la Entidad.

En la cuenta de "Deudores entidades públicas, otros" se incluye un importe de 56.838 miles de euros correspondientes a las subvenciones de capital acreditadas a 31 de diciembre de 2004 y pendientes de cobro (véase nota 1).

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 2004 es como sigue:

	Miles de euros
Transportes de mercancías	13.381
Transporte de viajeros	5.223
Subvenciones de Comunidades Autónomas	8.144
Arrendamientos y otros servicios	2.085
Otros conceptos	10.015
	<u>38.848</u>

El movimiento de las provisiones para insolvencias y bonificaciones durante el ejercicio 2004 es como sigue:

	Miles de euros		
	Provisión para insolvencias	Provisión para bonificaciones	Total
Saldos al 1 de enero de 2004	(88.008)	(11.169)	(99.177)
Dotaciones	(5.511)	(17.257)	(22.768)
Aplicaciones de la provisión	39.698	17.810	57.508
Trasposos a largo plazo	19.505	-	19.505
Saldos al 31 de diciembre 2004	<u>(34.316)</u>	<u>(10.616)</u>	<u>(44.932)</u>

(8) Fondos propios

El detalle y movimiento de los fondos propios durante el ejercicio 2004 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

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. En el ejercicio 2004, se ha procedido a registrar la baja de diversos bienes incluidos en las obras de remodelación de las Redes arteriales ferroviarias de Sevilla y Córdoba, dado que la totalidad de los bienes construidos por el Ministerio de Fomento a través de estas actuaciones han sido adscritos a Renfe mediante el Acta de Entrega y Recepción de las líneas de la red convencional y las líneas de alta velocidad. La mencionada baja se ha registrado minorando fondos propios por un importe de 84.021 e ingresos a distribuir por un importe de 28.829 (véase notas 4 y 9).

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 afloración de terrenos traspasados por el Estado para dar cumplimiento a lo dispuesto en la LOTT.

(b) Aportación para compensación de pérdidas

De acuerdo con los principios y normas contables de la Intervención General de la Administración del Estado aplicables a Renfe y con el Acta número 4 de la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa 1994-1998, a las aportaciones del Estado que resulten del Plan de Viabilidad se les reconoce un tratamiento diferenciado del resto de las aportaciones dado que se trata de subvenciones para compensar pérdidas y se deben devengar en el mismo ejercicio en que se producen. Durante el ejercicio 2004 Renfe ha registrado un importe de 143.188 miles de euros como aportación para compensación de pérdidas correspondiente al ejercicio, 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 2004 a favor de Renfe y de acuerdo con la propuesta de criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado para el período 2001-2004 elaborada por Renfe.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Según la propuesta de aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2003, incluida en las Cuentas Anuales a 31 de diciembre de 2003, que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de fecha 27 de julio de 2004, Renfe ha aplicado el superávit de gestión del ejercicio 2003, que ascendía a 180.081 miles de euros, a reducir la deuda con el Estado como consecuencia de las compensaciones de diferencias de cambio. En consecuencia, Renfe ha disminuido 39.509 en miles de euros el epígrafe "Aportación para compensación de pérdidas" y ha aumentado en 140.572 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)).

(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.

(d) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio y el superávit de gestión

La Dirección de la Entidad propone la aplicación del resultado del ejercicio 2004, por importe de 16.421 miles de euros, al epígrafe de "Resultado de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios. Asimismo, se propone, de acuerdo con los criterios establecidos por la Intervención General de la Administración del Estado en los informes de control financiero de la liquidación del Contrato-Programa 1999-2000, lo establecido en el Estatuto de Renfe y en la propuesta de criterios de liquidación de las aportaciones del Estado para el período 2001-2004 elaboradas por Renfe, la aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2004 a reducir la deuda a cobrar al Estado a 31 de diciembre de 2004 por compensación de diferencias de cambio negativas con cargo a "Resultados de ejercicios anteriores" por un importe de 183.964 miles de euros y abono a "Aportación para compensación de pérdidas" por importe de 24.355 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(9) Ingresos a Distribuir en Varios Ejercicios

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2004 adjunto recoge, principalmente, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2004 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros			
	Fondos FEDER	Otras subvencio- es en capital	Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2003	529.703	114.675	22.231	666.609
Fondos FEDER recibidos en 2004	85.898	-	-	85.898
Otras subvenciones recibidas en 2004	-	1.552	-	1.552
Otros ingresos a distribuir recibidos en el ejercicio 2004	-	-	490	490
Imputación a resultados del ejercicio a subvenciones de capital	(37.365)	(5.897)	(342)	(43.604)
a diversos epígrafes	-	-	(1.590)	(1.590)
Cesión activos a Patrimonio del Estado (nota 1)	(381.937)	(68.538)	-	(450.475)
Bajas por subvenciones redes arteriales Sevilla y Córdoba (nota 8 (a))	-	(28.829)	-	(28.829)
Altas por activos recibidos del Estado (nota 1)	-	87.105	-	87.105
Saldos al 31 de diciembre de 2004	<u>196.299</u>	<u>100.068</u>	<u>20.789</u>	<u>317.156</u>

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 2004 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 31.12.2003	34.407	9.054	13.584	57.045
Dotación del ejercicio	3.099	29.744	78	32.921
Pagos del ejercicio	(2.212)	(28.169)	(1.157)	(31.538)
Regularizaciones	585	-	-	585
Trasposos netos a corto plazo	-	-	(1.745)	(1.745)
Saldos al 31.12.2004	<u>35.879</u>	<u>10.629</u>	<u>10.760</u>	<u>57.268</u>

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 1.605 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, así como, el pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2004 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2004 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por jubilaciones anticipadas (véase nota 3 (i)).

En la cuenta "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto, se encuentran registrados 15.070 miles de euros correspondientes a los compromisos por jubilaciones anticipadas correspondientes al expediente de regulación de empleo 2003-2004 cuyo pago se ha producido el 31 de enero de 2005. Durante el ejercicio 2004 se ha dotado un importe de 107.538 miles de euros (véase nota 15) y se han producido pagos por importe de 96.498 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(11) Deudas Financieras

Las deudas financieras recogen principalmente la deuda contraída por Renfe, previa autorización del Estado, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

Al 31 de diciembre de 2004 el detalle de las deudas financieras de Renfe es como sigue:

	Interés	Miles de euros		
		Vencimiento		Saldo dispuesto a tipo de cambio al 31-12-04
		A corto plazo	A largo plazo	
Deuda en moneda extranjera				
Banco Europeo de Inversiones	0,00% a 6,9%	46.982	227.292	274.274
Eurofima	0,00% a 4,75%	208.072	-	208.072
Total deuda en moneda Extranjera		255.054	227.292	482.346
Préstamos y créditos en Euros				
Banco Europeo de Inversiones	2,15% a 10,68%	32.976	203.468	236.444
Eurofima	1,93% a 11,00%	-	1.160.810	1.160.810
Pólizas de crédito (varios bancos)	Tipo variable	138.809	-	138.809
Total préstamos y créditos en euros		171.785	1.364.278	1.536.063
Pagarés de empresa en euros		325.510	-	325.510
Total deudas financieras		752.349	1.591.570	2.343.919

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

El 1 de Noviembre de 2004, en aplicación del Real Decreto Ley 7/2004, el Estado asumió deuda de Renfe por un valor nominal equivalente a las insuficiencias presupuestarias registradas hasta 31 de diciembre de 2003. A continuación se presenta un detalle por operaciones de la deuda asumida:

Clase de deuda	Importe asumido Euros	Tipo de referencia %	Primer o único periodo de amortización	Último periodo de amortización
<b>Obligaciones</b>				
OB.Renfe cupón 9,55 % Vcto. 2005	60.101.212,00	9,55	2005	
OB.Renfe marzo 1996	180.303.660,00	9,70	2006	
OB.Renfe Vcto. 2009	60.101.212,00	9,95	2009	
OB.Renfe julio 1995	36.060.727,20	10,00	2010	
OB.Renfe Vcto. 2024 cupón 10,50 %	48.080.969,60	10,50	2024	
OB.Renfe Vcto. 2024	90.151.818,00	9,90	2009 (1)	2024
OB.Renfe Vcto. 2024 cupón % 10,55	18.030.363,60	10,55	2024	
	<u>492.829.962,40</u>			
<b>Préstamos en euros</b>				
Ahorro Corporación Financiera (2)	240.404.841,76	9,17	2006	
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria	300.506.052,20	Euribor + 0,0775	2007	
DEPFA-Bank Europe PLC	250.000.000,00	Euribor + 0,09	2008	
Instituto de Crédito Oficial	150.253.026,10	Euribor + 0,07	2008	
DEPFA-Bank Europe PLC	250.000.000,00	Euribor + 0,09	2009	
DEPFA-Bank Europe PLC	400.000.000,00	Euribor + 0,069	2010	
DEPFA-Bank Europe PLC	300.000.000,00	Euribor + 0,08	2011	
Instituto de Crédito Oficial	500.000.000,00	Euribor + 0,095	2011	
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria	300.000.000,00	Euribor + 0,0625	2012	
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria	350.000.000,00	Euribor + 0,075	2012	
	<u>3.041.163.920,06</u>			
<b>Pagarés</b>				
ES05001926A5	111.005.000,00	(3)	2005	
ES05001926V1	8.000.000,00	(3)	2005	
ES05001926K4	5.400.000,00	(3)	2005	
ES05001926L2	750.000,00	(3)	2005	
ES05001926R9	15.000,00	(3)	2005	
	<u>125.170.000,00</u>			
<b>Total Deuda</b>	<u><b>3.659.163.882,46</b></u>			
<i>(1) Amortización anticipada a opción del tenedor</i>				
<i>(2) El Estado asume la permuta financiera vinculada a esta operación de crédito en las condiciones pactadas con CSFB e incluida en el contrato de préstamo con Ahorro Corporación Financiera</i>				
<i>(3) Rendimiento implícito</i>				

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

Adicionalmente, con fecha 31 de diciembre de 2004, y según lo establecido en el Real Decreto Ley 7/2004, el Estado asumió deuda de Renfe por el valor neto estimado provisionalmente de los activos correspondientes a la infraestructura convencional cedidos al Estado, una vez minorados en el valor de los bienes de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla entregados a Renfe. El detalle por operaciones de la citada deuda es el siguiente:

Clase de deuda	Importe asumido Euros	Tipo de referencia %	Primer o único período de amortización	Último período de Amortización
<b>Préstamos en euros</b>				
Banco Europeo de Inversiones	4.957.220,65	8,65	2005	2006
Banco Europeo de Inversiones	14.407.747,67	Variable BEI	2005	2006
Banco Europeo de Inversiones	27.318.732,02	9,09	2005	2009
Banco Europeo de Inversiones	25.952.795,40	11,19	2005	2009
Banco Europeo de Inversiones	65.564.956,84	3,89	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	44.594.188,52	3,89	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	26.339.628,67	3,89	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	47.527.688,68	3,89	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	21.854.985,62	Variable BEI	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	21.854.985,62	11,55 (1)	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	43.830.610,76	3,89	2005	2012
Banco Europeo de Inversiones	88.922.472,72	Variable BEI	2005	2014
Banco Europeo de Inversiones	102.308.651,41	Variable BEI	2005	2014
Banco Europeo de Inversiones	84.110.000,00	Variable BEI	2007	2017
Banco Europeo de Inversiones	72.000.000,00	Variable BEI	2008	2018
Banco Europeo de Inversiones	500.000.000,00	Variable BEI	2011	2023
Banco Europeo de Inversiones	400.000.000,00	Variable BEI	2009	2024
Banco Europeo de Inversiones	175.000.000,00	Variable BEI	2009	2024
	<u>1.766.544.664,58</u>			
<b>Préstamos en francos suizos (2)</b>				
Banco Europeo de Inversiones	<u>32.711.937,05</u>	6,90	2005	2006
<b>Total general</b>	<u>1.799.256.601,63</u>			

(1) Revisable al 15.09.2005

(2) Contravalor en euros con tipos de cambio a 31.12.2004

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
2005	752.349
2006	80.415
2007	201.098
2008	75.246
Después de 2008	<u>1.234.811</u>
	<u>2.343.919</u>

El tipo de interés medio del pasivo de Renfe al 31 de diciembre de 2004 es del 3,06 % anual.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Al 31 de diciembre de 2004, el límite de las líneas de crédito que Renfe tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 558.583 miles de euros, de los cuales se encontraban dispuestos 138.809 miles de euros. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

(12) Administraciones Públicas

El detalle de la composición del saldo con las Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2004 es como sigue:

	Miles de euros
Hacienda pública deudora	
Por Impuesto sobre Sociedades	
Del ejercicio 2003	26
Del ejercicio 2004	203
	<hr/> 229
H.P. Deudor por IVA	10.802
	<hr/> 11.031
Hacienda Pública acreedora	
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las	
Personas Físicas y del Impuesto sobre Rendimientos del	
Capital Mobiliario y Arrendamientos Urbanos	(18.487)
Organismos de la Seguridad Social acreedores	(24.409)
Estado Acreedor por asunción de deuda	(33.790)
Otros	(30.755)
	<hr/> (107.441)
Saldo a 31 de Diciembre de 2004	<hr/> (96.410)

Como consecuencia del RDL Renfe adeuda al Estado, en relación con las deudas asumidas, diversos importes en concepto de intereses devengados con anterioridad a la fecha de asunción y pendientes de liquidación a 31 de diciembre de 2004, que se han registrado en la cuenta "Estado Acreedor por asunción de deuda".

Asimismo, la línea "Otros" incluye 26.330 miles de euros en concepto de minoración de subvenciones por traspaso a resultados (véase nota 1).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(a) Impuesto sobre Sociedades

La Entidad presenta anualmente una declaración a efectos del Impuesto sobre Sociedades en régimen de declaración consolidada con 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 y bonificaciones.

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 2004 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 2004, del cual la Entidad, como empresa dominante dentro del grupo consolidado, es responsable tributaria:

	Miles de euros
Resultado contable del ejercicio de la Entidad, antes de impuestos	14.102
Diferencias permanentes de la Entidad	587
Diferencias temporales de la Entidad	
Con origen en el ejercicio	150.239
Reversión de ejercicios anteriores	(131.851)
Base imponible de la Entidad antes de la aplicación de bases imponibles negativas	33.077
Base imponible aportada por las sociedades dependientes antes de la aplicación de bases imponibles negativas, que consolidan fiscalmente.	6.970
Base imponible consolidada previa	40.047
Ajustes de consolidación	(3.291)
Base imponible consolidada antes de la aplicación de bases imponibles negativas	36.756
Compensación bases imponibles negativas anteriores a la constitución del grupo consolidado:	
De la Entidad	(22.851)
De las sociedades dependientes que consolidan fiscalmente	-
Compensación bases imponibles negativas posteriores a la constitución del grupo consolidado aportadas por Renfe	(13.905)
Base imponible	-
Retenciones y pagos a cuenta	
De la Entidad	(49)
De las sociedades dependientes	(154)
Impuesto sobre Sociedades a cobrar	(203)

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%	2.439
Deducciones aplicadas por las sociedades Dependientes	<u>(120)</u>
Ingresos del ejercicio de la Entidad	<u>2.319</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 1.467 y 700 miles de euros, respectivamente (véase nota 5(a)).

El detalle de las diferencias temporales en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Con origen en el ejercicio	
Provisión para insolvencias	3.163
Dotaciones a planes de jubilación	110.158
Provisión para riesgos y gastos	30.755
Provisiones para deudores	-
Otras provisiones	<u>6.163</u>
	<u>150.239</u>
Reversión de ejercicios anteriores	
Provisión para insolvencias	(14.779)
Provisión para riesgos y gastos	(30.224)
Dotaciones a planes de jubilación	(62.360)
Provisión para deudores	(18.946)
Otras provisiones	<u>(5.543)</u>
	<u>(131.851)</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

La Entidad, siguiendo un criterio de prudencia, no registra el efecto impositivo anticipado de las diferencias temporales y, por tanto, las mismas se tratan, desde un punto de vista contable, como diferencias permanentes. Al 31 de diciembre de 2004 no existen impuestos sobre sociedades diferidos, al no existir diferencias temporales que produzcan imposición diferida.

Las bases imponibles negativas consolidadas de ejercicios anteriores pendientes de compensar, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

<u>Ejercicio</u>	<u>Miles De euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
1998	127.398	2013
1999	210.135	2014
2000	139.778	2015
2001	55.592	2016
	<u>532.903</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.

El Grupo consolidado dispone de las siguientes deducciones por doble imposición de dividendos:

<u>Ejerci cio</u>	<u>Miles De euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2000	52	2007
2001	122	2008
2002	3.477	2009
2003	2.150	2010
2004 (estimados)	2.547	2011
	<u>8.348</u>	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(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 2004 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 64.911 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 2004 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	61
Energía y combustible para tracción	10.361
Energía, uso distinto de tracción	1.791
Consumo de materiales	12.949
Servicios del exterior y gastos diversos	39.749
	<u>64.911</u>

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Durante el ejercicio 2002, la Oficina Nacional de Inspección (en adelante, ONI) realizó diversas actuaciones de comprobación de las declaraciones fiscales correspondientes al período 1998 – 2000 existiendo las siguientes liquidaciones recurridas en vía económico-administrativa:

	Situación	Importe de las actas (miles de euros)	
<u>Impuesto sobre el Valor Añadido</u>			
Ejercicio 1998	Pendiente de iniciar la reclamación en vía contencioso administrativo	110.434	(a)
Ejercicios 1999 y 2000	Pendiente de iniciar la reclamación en vía contencioso administrativo	142	(a)
<u>Impuesto sobre Sociedades</u>			
Ejercicio 1998	Pendiente de resolución reclamación Tribunal Económico Administrativo Central	-	
Ejercicio 1999	Pendiente de resolución reclamación Tribunal Económico Administrativo Central	-	
Ejercicio 2000	Pendiente de resolución reclamación Tribunal Económico Administrativo Central	-	

(a) Incluye cuota e intereses

Con fecha 8 de julio de 2005, ha sido notificada la resolución del Tribunal Económico Administrativo Central referente al Impuesto sobre el Valor Añadido que estima parcialmente los recursos presentados por Renfe, anulando las liquidaciones realizadas por la Administración Tributaria y disponiendo la emisión de una liquidación que no supone variación significativa de los importes indicados en el cuadro anterior. La Dirección de la Entidad ha decidido presentar recurso en vía contencioso administrativa.

Al 31 de diciembre de 2004, Renfe tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al período 2001-2004 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.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(13) Ingresos por Tráficos

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Ingresos viajeros	
Unidad de Negocio de Grandes Líneas	388.871
Unidad de Negocio de Cercanías	332.658
Unidad de Negocio de Alta Velocidad	216.300
Unidad de Negocio de Regionales	111.402
Ingresos mercancías	
Unidad de Negocio de Mercancías	<u>328.363</u>
	<u>1.377.594</u>

(14) Subvenciones

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es como sigue:

	<u>Miles De euros</u>
Subvenciones a la explotación	
Gestión de infraestructura	761.593
Contrato de servicio público de regionales	51.302
Contrato de servicio público de cercanías	199.676
Compensación de intereses (nota 3(o))	<u>213.944</u>
	1.226.515
Plan de recursos humanos (nota 6(e))	<u>107.538</u>
	<u>1.334.053</u>

En este epígrafe se recogen las consignaciones de crédito del Estado a favor de Renfe para el año 2004 que la Entidad 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.

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.

(15) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros
Sueldos y salarios	875.316
Seguridad social y fondos de colaboración	272.586
Dotación premios de permanencia	1.494
Otros gastos	43.516
Total sueldos, salarios y otros	<u>1.192.912</u>
Dotación plan jubilaciones ERE 2003/2004 (notas 10 y 6 (e))	<u>107.538</u>
Total gastos de personal	<u>1.300.450</u>

El número medio de empleados durante el ejercicio 2004, distribuido por categorías y de acuerdo con los niveles definidos en el Convenio Colectivo de Renfe, es como sigue:

<u>Categoría</u>	
Dirección	33
Personal de estructura	2.263
Mando intermedio	4.032
Niveles 8-10	27
Nivel 7	88
Nivel 6	6.228
Nivel 5	7.422
Nivel 4	6.902
Nivel 3	3.284
	<u>30.279</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(16) Servicios Exteriores y Gastos Diversos

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros
Reparaciones y conservación	407.588
Gastos ligados al tráfico	122.722
Remuneración de agencias de viajes	42.032
Publicidad y propaganda	26.494
Alquileres y cánones	38.809
Servicios de profesionales independientes	28.597
Primas de seguros	6.283
Suministros	9.914
Tributos	22.131
Material de oficina	6.228
Otros	50.442
Total	<u>761.240</u>

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.

(17) Intereses de Financiación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 es como sigue:

	Miles de euros
Gastos:	
Préstamos a largo plazo	181.683
Diferencia negativa de cambio	293.344
Préstamos a corto plazo	3.051
Obligaciones	47.140
Pagarés	14.157
Operaciones de futuro (a)	32.647
Otros gastos financieros	13.345
	<u>585.367</u>
Ingresos:	
Operaciones de futuro (a)	(35.993)
Compensación por diferencias de cambio (nota 6 (b))	(293.344)
Otros ingresos financieros	(1.991)
	<u>(331.328)</u>
Premios de permanencia	1.605
Total intereses netos de financiación	<u>255.644</u>

- (a) Corresponden a operaciones de futuro de tipo de interés (SWAPs), que se han cancelado durante el ejercicio 2004

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

(18) Resultados Extraordinarios

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, recoge los conceptos que se detallan a continuación:

	<u>Miles de euros</u>
Ingresos:	
Indemnizaciones abonadas por el Consorcio de	
Compensación de Seguros	13.091
Aplicación de provisiones	56.221
Aplicación excesos de estimaciones de gastos de personal	
anteriores a 2004	1.790
Otros	9.994
Total Ingresos Extraordinarios	<u>81.096</u>
Gastos:	
Pérdidas netas por asunción de deuda	(11.342)
Amortización elementos sin aprovechamiento comercial	(2.455)
Bajas de inmovilizaciones materiales	(6.140)
Dotación a la provisión por depreciación de participaciones	
en capital	(2.649)
Estimación suministros de energía no facturados anteriores a	
2004	(5.000)
Otros	(3.595)
Total Gastos Extraordinarios	<u>(31.181)</u>
Total Resultados Extraordinarios Positivos	<u>49.915</u>

En el epígrafe de "Gastos extraordinarios", la Entidad ha registrado 2.455 miles de euros correspondientes al importe necesario para completar la amortización de diversos elementos del inmovilizado material carentes de aprovechamiento comercial, así como la baja de inmovilizaciones materiales por un valor neto contable de 6.140 miles de euros, de los cuales 3.702 corresponden a las bajas del material autopropulsado con motivo de los atentados que se produjeron en Madrid el 11 de Marzo de 2004 y el resto de bajas de bienes obsoletos. Asimismo, Renfe ha contabilizado, con cargo a gastos extraordinarios, una provisión por depreciación de participaciones en capital por importe de 2.649 miles de euros.

Adicionalmente, se ha registrado como gastos extraordinarios asociados al proceso de asunción de deuda, básicamente las pérdidas originadas por la imputación a resultados de los gastos de emisión de obligaciones y formalización de préstamos correspondientes a las operaciones financieras asumidas por el Estado y que no habían sido imputados a resultados a la fecha de asunción, (véase nota 3 (e)).

Por otra parte, la Entidad ha registrado, como ingresos extraordinarios, diversas indemnizaciones abonadas en el año 2004 por el Consorcio de Compensación de Seguros por un importe total de 13.091 miles de euros, como consecuencia de diversos siniestros que se produjeron en ejercicios anteriores.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

Asimismo, Renfe ha registrado en el epígrafe de ingresos extraordinarios un importe de 56.221 miles de euros correspondientes a la cancelación de las provisiones dotadas en ejercicios anteriores para cubrir el riesgo de recuperabilidad de un saldo a cobrar, como consecuencia del litigio existente en relación con un acuerdo de prestación de servicios de transporte. En el ejercicio 2004, se ha establecido un acuerdo con el deudor que garantiza el cobro futuro de la deuda.

(19) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2004 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 2004 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 2004.

(20) Cuadros de Financiación

Los cuadros de financiación de los ejercicios 2004 y 2003 se presentan en el Anexo II, el cual forma parte integrante de esta nota de la memoria de las cuentas anuales.

(21) Compromisos

Al 31 de diciembre de 2004 los avales prestados ante diversas entidades ascienden a 14.569 miles de euros.

(22) Remuneración y Saldos con Miembros del Consejo de Administración

Las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración en 2004 han sido únicamente en concepto de sueldos y salarios y dietas y, han ascendido a 344,51 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2004 existen 8,3 miles de euros pendientes de pago a miembros del Consejo de Administración, no existiendo ningún otro tipo de saldo, ni obligación con los consejeros.

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

**Memoria de Cuentas Anuales**

**(23) Cuenta de Resultados por Área de Actividad del Ejercicio 2004**

La cuenta de resultados por área de actividad correspondiente al ejercicio 2004 es la siguiente:

	Cercanías	Regionales	AVE	Plan Viabilidad	Título VIII (*)	Admón. Infraestructura	Comunes	Deuda del Estado	Subvenciones	Tasa Seguridad	Total
Ingresos de tráfico	332.657	111.402	216.300	717.235	-	-	-	-	-	-	1.377.594
Ingresos comerciales	13.238	170	12.666	43.897	198.337	34.581	17.234	-	-	-	320.123
Convenios CC. AA.	1.479	28.307	-	-	-	4.847	-	-	-	-	34.633
Subtotal ingresos de Clientes	347.374	139.879	228.966	761.132	198.337	39.428	17.234	-	-	-	1.732.350
Ingresos a distribuir	1.112	45	319	287	2.255	39.504	82	-	-	-	43.604
Trabajos realizados por la Empresa	-	-	-	10.635	-	19.179	3.563	-	-	-	33.377
Tasa de seguridad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.367	11.367
Aportación del Estado:											
Administración de Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	761.593	-	761.593
Cercanías	-	-	-	-	-	-	-	-	199.676	-	199.676
Regionales	-	-	-	-	-	-	-	-	51.302	-	51.302
Deuda Estado y ajuste intereses	-	-	-	-	-	-	-	-	213.944	-	213.944
Sube. Devengada plan RR.HH.	-	-	-	-	-	-	-	-	107.538	-	107.538
Ingresos propios	348.486	139.924	229.285	772.054	200.592	98.111	20.879	-	1.334.053	11.367	3.154.751
Ingresos de Transferencia	9.717	5.386	4.424	318.333	91.948	17.875	239.501	-	-	-	687.184
Total ingresos	358.203	145.310	233.709	1.090.387	292.540	115.986	260.380	-	1.334.053	11.367	3.841.935
Personal	166.510	76.003	17.821	430.010	81.554	335.374	85.640	-	-	-	1.192.912
Dotación plan de RR.HH.	-	-	-	-	-	-	107.538	-	-	-	107.538
Energía de tracción	-	-	-	-	-	-	157.657	-	-	-	174.924
Materiales y servicios	85.369	18.781	86.674	337.084	56.800	184.684	113.115	-	-	11.436	893.943
Variación de provisiones	-	-	-	78	-	-	-	-	-	-	78
Amortizaciones	98.148	15.258	19.923	98.213	27.652	222.190	7.557	-	-	223	489.164
Pérdidas por retiros de inmovilizado	520	1.802	44	5.563	398	3.087	36	-	-	-	11.450
Intereses (activo circulante)	593	1.076	418	7.055	5.487	4.630	3.213	-	-	-	22.472
Gastos propios	351.140	112.920	138.353	881.797	171.891	749.965	474.756	-	-	11.659	2.892.481
Gastos de transferencia	154.808	81.747	28.557	349.698	24.377	30.487	17.510	-	-	-	687.184
Total gastos	505.948	194.667	166.910	1.231.495	196.268	780.452	492.266	-	-	11.659	3.579.665
Margen de contribución	(147.745)	(49.357)	66.799	(141.108)	96.272	(664.466)	(231.886)	-	1.334.053	(292)	262.270
Comunes por distribución	15.607	5.791	5.383	37.600	6.476	25.382	(96.239)	-	-	-	-
Intereses estructurales y Deuda	22.059	6.338	18.424	40.066	17.809	93.529	719	34.034	-	194	233.172
Resultado antes extr.	(185.411)	(61.486)	42.952	(218.774)	71.987	(783.377)	(136.366)	(34.034)	1.334.053	(486)	29.098
Resultados extraordinarios	475	5.248	3.364	618	(4.829)	16.035	28.828	-	-	176	49.915
Resultado	(184.936)	(56.238)	46.356	(218.156)	67.158	(767.342)	(107.538)	(34.034)	1.334.053	(310)	79.013
Efecto prorata de IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(64.911)
Impuesto sobre Sociedades	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.319
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.421
Aportación compensación pérdidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143.188
Superávit de Gestión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	159.609

(\*) 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.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

(24) Hechos Posteriores

Según lo establecido en la LSF (véase nota 1) con fecha 1 de enero de 2005, se ha llevado a cabo la reordenación del sector público ferroviario mediante el siguiente proceso:

- Renfe ha pasado a denominarse ADIF.
- Gestor de Infraestructuras Ferroviarias se ha extinguido, subrogándose ADIF en todos sus derechos y obligaciones, bienes de dominio público o patrimoniales adscritos o pertenecientes a GIF.
- Se ha creado la Entidad Publica Empresarial Renfe Operadora, por segregación de la rama de actividad de servicios de transporte.

De acuerdo con la disposición adicional segunda de la LSF, la nueva entidad Renfe Operadora ha integrado en su plantilla al personal de la antigua Renfe vinculado con la prestación del servicio de transporte, así como al que es necesario para su puesta en marcha y funcionamiento. El resto del personal de la antigua Renfe se ha mantenido en la plantilla de ADIF.

Asimismo, en las disposiciones tercera y cuarta de la LSF, se establece lo siguiente:

- a) Mediante Orden Ministerial de Fomento, se determinarán los bienes muebles e inmuebles que habiendo pertenecido o estando adscritos a la antigua Renfe deben pertenecer a Renfe Operadora por ser necesarios para la prestación del servicio de transporte. Los bienes restantes se mantendrán en el patrimonio de ADIF.
- b) También asumirá Renfe Operadora la deuda contraída por Renfe para la adquisición, el mantenimiento y funcionamiento del material rodante y cualesquiera otros servicios relacionados con éste.

Adicionalmente, la Secretaría de Estado de Infraestructura y Planificación ha aprobado, con fecha 12 de diciembre de 2004, la Resolución sobre los criterios de segregación de los activos de Renfe en ADIF y Renfe Operadora, que incorpora las instrucciones básicas para la futura adopción por el Ministerio de Fomento de la antes citada Orden que distribuya los activos de Renfe entre ambas entidades. Los criterios recogidos en dicha resolución son los siguientes:

- a) Renfe estaba estructurada, desde 1992, en Unidades de Negocio (en adelante, U.N) cada una con funciones definidas y a las que se habían asignado los activos necesarios para el desarrollo de su actividad.

En consecuencia, el proceso de segregación de activos se realiza mediante la asignación a cada una de las dos entidades de las Unidades de Negocio que llevan a cabo su actividad. La asignación efectuada y, sin perjuicio de que determinados activos sean objeto de especial consideración, es la siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- Se han integrado en ADIF las Unidades de negocio que a continuación se detallan:
  - o U.N. de Mantenimiento de Infraestructura
  - o U.N. de Circulación
  - o U.N. de Estaciones
  - o U.N. de Terminales de Mercancías
  - o U.N. de Telecomunicaciones y Energía
  - o U.N. de Patrimonio y Urbanismo
  - o Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones
- Se han integrado en Renfe Operadora las siguientes Unidades de Negocio:
  - o U.N. de Cercanías
  - o U.N. de Regionales
  - o U.N. de Alta Velocidad
  - o U.N. Grandes Líneas
  - o U.N. Mercancías
  - o U.N. Mantenimiento Integral de Trenes
- b) Los activos adscritos a los servicios corporativos de Renfe se distribuirán con criterios de equidad y optimización de los recursos.
- c) Las acciones y participaciones en Sociedades Filiales y participadas, se adscribirán a cada entidad en función de su objeto social, con la excepción de los siguientes, para los cuales la Resolución establece los criterios de reparto que a continuación se describen:
  - o Sociedades relacionadas con operaciones urbanísticas asociadas a infraestructuras de alta velocidad:
    - ALTA VELOCIDAD ALICANTE NODO DE TRANSPORTES, S.A.
    - BARCELONA SAGRERA ALTA VELOCIDAD, S.A.
    - GIJÓN AL NORTE, S.A.
    - LEON ALTA VELOCIDAD 2003, S.A.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL 2005, S.A.
- VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S.A.
- VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003, S.A.
- ZARAGOZA ALTA VELOCIDAD 2002, S.A.

La participación de Renfe en estas sociedades se repartirán al 50% entre ADIF y Renfe Operadora.

- o Sociedades de carácter horizontal, como consultorías, edición o publicidad se aplicarán los siguientes criterios de reparto:
  - INECO (50% para RENFE Operadora-50% para ADIF)
  - TIFSA (100% para ADIF)
  - COMFERSA (51% para ADIF-49% para RENFE Operadora)
  - EMFESA (65% para ADIF – 35% para RENFE Operadora)
  - CONTERAIL (50% para RENFE Operadora-50% para ADIF).

La segregación de las participaciones en capital se encuentra en proceso de análisis por parte de ambas entidades.

- d) Edificios administrativos: Los edificios administrativos dedicados a oficinas, y aquellos no vinculados directamente a la actividad ferroviaria, con independencia de la Unidad de Negocio que los ocupe o tenga asignados, se distribuirán en función de las necesidades de cada una de las entidades, determinadas por la asignación final del personal. Se aplicará como criterio de reparto la relación de superficie por empleado, si bien se tendrá también en consideración la identidad e integración de las áreas de negocio de cada corporación y su localización con objeto de reducir al mínimo desplazamientos o movimientos de Personal.

En el caso de que para adjudicar a RENFE Operadora la superficie de oficinas que le corresponda de acuerdo al criterio de reparto, sea necesario utilizar edificios, no segregables jurídicamente, vinculados a estaciones u otras instalaciones cuya titularidad corresponde a ADIF, se aplicarán fórmulas de reconocimiento de derechos, tales como cesión de uso o usufructo, durante el tiempo que sea necesario hasta que ambas entidades acuerden una nueva ubicación, debiendo asumir el ADIF la reposición de dichos espacios.

En la actualidad, ambas entidades están estudiando el inventario de inmuebles al objeto de proceder a la definitiva asignación de estos edificios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

- e) Estaciones y Terminales. Las estaciones y terminales son de titularidad de ADIF, según establece la Disposición Adicional Primera de la LSF. No obstante, en los complejos vinculados a estaciones, además de los edificios y espacios dedicados a la función específica como estación, puede haber otros en los que se realizan actividades administrativas, que podrían incluirse en el reparto global de edificios dedicados a oficinas, según el criterio establecido en el apartado anterior.

Asimismo, las instalaciones auxiliares a la prestación del transporte ubicadas en las estaciones de Cercanías y en las terminales de Mercancías podrán atribuirse a Renfe Operadora, en tanto se respete el criterio de transparencia e igualdad con otros posibles operadores, que debe prevalecer en un régimen de mercado abierto.

- f) Talleres de mantenimiento: Los talleres e instalaciones dedicados a la reparación y mantenimiento de trenes, así como los terrenos asociados a dichos talleres y otros elementos patrimoniales correspondientes a la U.N. de Mantenimiento Integral de Trenes deberán adscribirse a Renfe Operadora.
- g) Clientes, deudores, proveedores y acreedores: Se asignarán a ambas entidades en función de la distribución por Unidades de Negocio existente a 31 de diciembre de 2004.
- h) Pasivos financieros a corto y largo plazo: El endeudamiento financiero a largo y corto plazo se adscribe al ADIF, excepto el que corresponda a la adquisición de material rodante que se asignará a Renfe Operadora de acuerdo con la Disposición Adicional Tercera de la LSF. En todo caso, la distribución de estas partidas, entre ambas entidades estará condicionada a la definitiva segregación de los edificios administrativos y las participaciones en capital.
- i) Administraciones Públicas, acreedoras y deudoras: En el apartado de Administraciones Públicas acreedoras se incluyen los débitos con las Administraciones Públicas por IVA, cuotas de Seguridad Social e IRPF del ejercicio 2004, que se asignarán a ADIF hasta su total extinción.

Asimismo, se adscribirán a ADIF la totalidad de los derechos de cobro frente al Estado pendientes tras la adopción de las disposiciones que, en relación con la deuda, establece el Real Decreto Ley 7/2004 así como las subvenciones a la explotación devengadas y pendientes de consignación y compensación por compromisos adquiridos en los distintos expedientes de regulación de empleo.

El resto de los derechos de cobro se han asignado a cada entidad de acuerdo con la distribución por Unidades de Negocio existentes a 31 de diciembre de 2004.

- j) Fondos Propios: Se distribuirán entre ambas entidades en base a la asignación de activos y pasivos

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

## Memoria de Cuentas Anuales

MEMORIA RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE CARÁCTER  
ECONÓMICO - FINANCIERO

En el ejercicio 2004, 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 período 2004 - 2006 (en adelante, PAP 2004), en cuya elaboración, 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 2004 clasificadas según lo establecido en la Memoria del PAP 2004, que mantiene la estructura fijada en el C-P 1999-2000. El importe total de las ayudas del Estado asciende a 1.396.892 miles de euros y su clasificación por capítulos presupuestarios de los Presupuestos Generales del Estado es la siguiente:

	Miles de euros
Capítulo IV	709.430
Capítulo VII	687.462
	<u>1.396.892</u>

Asimismo, en los Presupuestos Generales del Estado se reflejó una consignación de crédito, por importe de 953 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 Perpiñán de la línea de Alta Velocidad que unirá España y Francia.

Durante el ejercicio 2004, Renfe ha efectuado inversiones reales por un importe de 1.269.366 miles de euros, cuyo detalle por Comunidad Autónomas y provincias se presenta en el Anexo B.

Adicionalmente, Renfe ha percibido subvenciones para la financiación de inversiones por importe total de 92.365 miles de euros (véase Anexo C), de las cuales 6.467 miles de euros corresponden a aportaciones abonadas por 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 159.609 miles de euros y el resultado después de impuestos a 16.421 miles de euros de beneficio.

Los ingresos comerciales han presentado un crecimiento de 31,6 millones de euros respecto al ejercicio anterior, lo cual supone una mejora respecto al incremento producido en el período 2003-2002, que se elevó a 20,1 millones de euros. Asimismo, ha continuado la disminución, iniciada en ejercicios anteriores, de los costes financieros de la Entidad, que han pasado del 3,68% a 31 de diciembre de 2003 al 3,06% a 31 de diciembre de 2004.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Por otra parte, en el presente ejercicio es necesario destacar dos hitos especialmente relevantes, que a continuación se resumen:

- a) El Real Decreto Ley 7/2004 de 27 de septiembre establece en su artículo 5 la asunción por el Estado de la denominada “deuda histórica” de Renfe hasta 31 de diciembre de 2003, vinculada a las insuficiencias de consignación presupuestarias anteriores a 1994, así como a las derivadas de las sucesivas liquidaciones de los Contratos-Programas 1994-1998 y 1999-2000 y a las correspondientes al período 2001-2003, tomando como referente el C-P 1999-2000. El importe de esta deuda ha quedado evaluado inicialmente en 3.659 millones de euros, pendiente de la liquidación definitiva del ejercicio 2004.

No obstante lo anterior, Renfe ha estimado, en base a los criterios de liquidación del C-P 1999-2000, que la totalidad de las aportaciones del Estado para el ejercicio 2004, por importe de 1.369.703 miles de euros, excluida la correspondiente al Plan de Recursos Humanos, se consideran devengadas. Asimismo, la cuenta a cobrar al Estado a largo plazo a 31 de diciembre de 2004 se elevaría a 214.084 miles de euros, una vez incrementada en el importe de las diferencias de cambio del ejercicio, que se elevan a 293.344 miles de euros, y del Plan de Recursos Humanos que asciende a 107.538 miles de euros, y disminuida en 159.609 miles de euros por aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2004.

Asimismo, el citado Real Decreto Ley establece la asunción por el Estado de deuda de Renfe por un importe inicialmente evaluado en 1.800 millones de euros, resultantes de la diferencia entre el valor de los activos entregados por Renfe al Estado y correspondientes a las líneas de la red convencional y los bienes adscritos a esta entidad que forman parte de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Este intercambio se efectúa en el marco de la disposición adicional primera de la Ley del Sector Ferroviario (en adelante, LSF), que prevé que las líneas que están siendo administradas por Renfe se integren en el patrimonio del Estado, con la excepción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. La cuantificación final efectuada por Renfe evalúa el importe total a asumir por el Estado en 1.891 millones de euros.

- b) Durante el ejercicio 2004 se ha llevado a cabo el proceso de adaptación de la entidad a la Ley del Sector Ferroviario, con la finalidad de garantizar la adecuada prestación de los servicios de transporte y de la administración de infraestructuras por parte de las entidades surgidas de la LSF, Renfe Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Con la finalidad de facilitar el proceso de adaptación a la LSF, se ha reordenado el área de transporte de mercancías, creándose dos nuevas Unidades de Negocio, la U. N. de Mercancías que ha asumido los medios técnicos y humanos que las antiguas Unidades de Negocio de Transporte Combinado y Cargas tenían vinculados a la gestión del transporte de mercancías. Asimismo, se ha creado la nueva U.N. de Terminales de Mercancías, cuya función es la gestión de las estaciones y terminales destinadas al transporte de mercancías.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Memoria de Cuentas Anuales

Adicionalmente, durante este ejercicio se ha llevado a cabo todo el proceso de adaptación de los sistemas de información para permitir la adecuada segregación de la rama de actividad de transporte, según lo previsto en la LSF, y se han estudiado y puesto en marcha los procedimientos para la regulación de las relaciones entre ambas entidades.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Detalle y movimiento de fondos propios  
para el ejercicio anual terminados  
en 31 de diciembre de 2004  
(Expresado en miles de euros)

	Aportación patrimonial				Aportación para compensación de pérdidas anteriores al Programa 1994-1998				Sancionamiento del balance por adaptación a los nuevos principios			Total
	Aportación de inversiones	Patrimonio recibido en adscripción	Estado para amortización financiera de créditos	Subvenciones de obligaciones	Minusvalía por incorporación del inventario	Total	Reservas	Aportación para compensación de pérdidas	Contrato Programa 1994-1998	Resultados de ejercicios anteriores	Resultados del ejercicio	
Saldo al 31 de diciembre de 2003	1.458.219	111.319	1.812.644	87.911	(6.045)	3.464.048	3.794	2.545.426	74.757	(1.081.945)	(2.544.557)	2.700.743
Patrimonio recibido en adscripción (nota 4)	-	-	-	-	724	724	-	-	-	-	-	724
Bajas de activos asociadas al intercambio de bienes con el Estado	-	(84.021)	-	-	-	(84.021)	-	-	-	-	-	(84.021)
Distribución del resultado del ejercicio 2003	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.020	(39.020)	-
Subvención del Estado por Plan de Viabilidad 2004 (nota 6)	-	-	-	-	-	-	-	143.188	-	-	-	143.188
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2003 (nota 6 (b))	-	-	-	-	-	-	-	(39.509)	-	(140.572)	-	(180.081)
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio 2004 (nota 6 (b))	-	-	-	-	-	-	-	24.355	-	(183.964)	-	(159.609)
Otros (a)	(6.099)	-	-	-	-	(6.099)	-	-	-	-	-	(6.099)
Resultado del ejercicio 2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.421	16.421
Saldo al 31 de diciembre de 2004	1.452.120	27.298	1.812.644	87.911	(5.321)	3.374.652	3.794	2.673.460	74.757	(1.081.945)	16.421	2.431.266

(nota 6(a))

(a) Corresponde a supresión de pasos a nivel.

Este anexo forma parte integrante de la nota 8 de la memoria de cuentas anuales de 2004, junto con el cual debe ser leído.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cuadros de Financiación  
para los ejercicios anuales terminados  
en 31 de diciembre de 2004 y 2003  
(Expresados en miles de euros)

	Aplicaciones		Orígenes	
	2004	2003	2004	2003
Gastos de establecimiento	244	1.123		
Adquisiciones de inmovilizado				
Inmovilizaciones inmateriales	10.343	5.791	Recursos procedentes de las operaciones	649.079
Activos recibidos del Estado	863.005	-	Bajas de activos cedidos al Estado	3.174.651
Otras adquisiciones Inmovilizaciones materiales y en curso	1.286.433	928.909	Subvención Plan de Viabilidad	143.188
Inmovilizaciones financieras	1.631	7.868	Deudas financieras y otras deudas a largo plazo	1.079.941
			Traspaso a corto plazo de otras entidades públicas deudoras a largo plazo	6.456
	2.161.412	942.568	Traspaso a corto plazo de Estado deudor a largo plazo	0
			Traspaso a corto plazo de gastos a distribuir en varios ejercicios	0
			Cesión de activos por parte del Estado	724
Disminución de ingresos a distribuir por cesión de activos al Estado	450.475	-	Enajenación de inmovilizaciones materiales	76.534
Estado deudor a largo plazo	400.882	158.638	Cancelación Estado deudor a largo plazo por asunción de deuda	3.659.169
Otros deudores a largo plazo	5.972	-	Cancelación anticipada y traspasos a corto plazo de inmovilizaciones financieras y deudores a largo plazo	19.955
Préstamos asumidos por el Estado por intercambio de activos	1.799.256	-	Aumento de ingresos a distribuir en varios ejercicios	87.105
Préstamos asumidos por el Estado por insuficiencias presupuestarias	3.533.994	359.789	Otros incrementos de ingresos a distribuir en varios ejercicios	87.940
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo	299.188	1.102		
Incremento de gastos a distribuir en varios ejercicios	569	27.609	Total orígenes	8.984.742
Provisiones para riesgos y gastos	31.538			1.325.300
Total aplicaciones	8.683.530	1.490.829	Disminución del capital circulante	-
Aumento del capital circulante	301.212	-		165.529
	8.984.742	1.490.829		1.490.829

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cuadros de Financiación  
para los ejercicios anuales terminados  
en 31 de diciembre de 2004 y 2003  
(Expresados en miles de euros)

Variaciones en el capital circulante

	2004		2003	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	-	1.268	31.385	-
Deudores y Estado deudor	196.776	-	-	25.128
Intereses a cobrar operaciones SWAP	-	13.334	-	5.436
Tesorería	-	1.323	-	5.874
Ajustes por periodificación	-	2.393	662	-
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	-	13.058	6.990	-
Intereses a corto plazo de deudas financieras	76.249	-	36.156	-
Deudas financieras	270.820	-	-	66.094
Proveedores y acreedores	-	211.257	-	138.190
	543.845	242.633	75.193	240.722
Variación del capital circulante	-	301.212	165.529	-
	543.845	543.845	240.722	240.722

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cuadros de Financiación  
para los ejercicios anuales terminados  
en 31 de diciembre de 2004 y 2003  
(Expresados en miles de euros)

La conciliación del resultado del ejercicio con recursos procedentes de las operaciones es como sigue:

	2004	2003
Resultado del ejercicio	16.421	39.020
Más		
Dotaciones a las amortizaciones	489.164	480.283
Gastos extraordinarios por amortización de activos no operativos	2.455	829
Gastos extraordinarios por bajas de activos no operativos	6.140	2.017
Gastos a distribuir en varios ejercicios imputados a resultados	10.706	2.570
Dotación provisión del inmovilizado material	-	-
Dotación a la provisión para obligaciones con el personal	33.428	34.787
Dotación de otras provisiones	78	1.061
Pérdidas por retiros de inmovilizado	11.450	10.658
Dotación provisión inmovilizado financiero	2.649	1.600
Pérdidas por diferencias de cambio no realizadas	189.568	-
Diferencias de cambio realizadas por préstamos asumidos por el Estado	13.605	-
Menos		
Ingresos a distribuir en varios ejercicios traspasados a resultados	(45.194)	(42.638)
Beneficios por venta de inmovilizado	(72.718)	(95.771)
Aplicación de provisiones a resultados	(2.574)	(382)
Supresión de pasos a nivel	(6.099)	(5.808)
Recursos procedentes de las operaciones	649.079	428.226

Este anexo forma parte integrante de la nota 20 de la memoria de cuentas anuales de 2004, junto con la cual debe ser leído.

Anexo A

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ED 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 2004	Contrato Servicio Público de Cercanías	199.676	199.676
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2004	Contrato Servicio Público de Regionales	51.302	51.302
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2004	Gestión de la Infraestructura	761.593	761.593
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2004	Compensación de intereses financiación Deuda Estado	213.944	213.944
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2004	Compensación de pérdidas	143.188	143.188
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2004	Plan Recursos Humanos	27.189	9.442
Ley de Presupuestos Generales del Estado 2004	Agrupación Europea Interés Económico – SEM	953	250
Total		<u>1.397.845</u>	<u>1.379.395</u>



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

**Distribución regionalizada de inversiones**

(Expresado en miles de euros)

CODIGOS DE COMUNIDADES Y PROVINCIAS	REGIONES Y PROVINCIAS	PROYECTOS NUEVOS A INICIAR EN EL EJERCICIO 2004 <sup>(1)</sup>	PROYECTO INICIADO ANTES DEL EJERCICIO 2004 <sup>(2)</sup>	INVERSIÓN TOTAL PREVISTA EJERCICIO 2004 <sup>(3)</sup>	INVERSIÓN REAL EFECTUADA EJERCICIO 2004
	<b>PAÍS VASCO</b>				
01.01	ÁLAVA		3.979,00	3.979,00	7.905,37
01.20	GUIPÚZCOA		5.099,00	5.099,00	10.481,61
01.48	VIZCAYA		6.525,00	6.525,00	4.010,00
01.00	<b>Total PAÍS VASCO</b>	0,00	15.603,00	15.603,00	22.396,98
	<b>CATALUÑA</b>				
02.08	BARCELONA	40.107,00	53.660,00	93.767,00	35.365,79
02.17	GERONA	900,00	5.466,00	6.366,00	8.890,85
02.25	LÉRIDA		9.541,00	9.541,00	4.829,63
02.43	TARRAGONA		12.986,00	12.986,00	26.393,50
02.00	<b>Total CATALUÑA</b>	41.007,00	81.653,00	122.660,00	75.479,77
	<b>GALICIA</b>				
03.15	LA CORUÑA		32.446,00	32.446,00	27.653,82
03.27	LUGO		16.086,00	16.086,00	5.538,08
03.32	ORENSE		6.895,00	6.895,00	12.257,71
03.36	PONTEVEDRA		2.946,00	2.946,00	7.191,39
03.00	<b>Total GALICIA</b>	0,00	58.373,00	58.373,00	52.641,00
	<b>ANDALUCÍA</b>				
04.04	ALMERÍA		4.124,00	4.124,00	5.468,38
04.11	CÁDIZ	3.000,00	7.723,00	10.723,00	8.634,49
04.14	CÓRDOBA		11.426,00	11.426,00	12.309,80
04.18	GRANADA		1.777,00	1.777,00	5.857,27
04.21	HUELVA		1.156,00	1.156,00	8.228,11
04.23	JAÉN	23.200,00	2.210,00	25.410,00	8.845,00
04.29	MÁLAGA	3.000,00	12.665,00	15.665,00	20.735,97
04.41	SEVILLA		23.354,00	23.354,00	21.424,47
04.00	<b>Total ANDALUCÍA</b>	29.200,00	64.435,00	93.635,00	91.503,49

(1) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyectos Nuevos a Iniciar en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(2) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyecto Iniciado antes del 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(3) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Inversión Total Prevista en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

CÓDIGOS DE COMUNIDADES Y PROVINCIAS	REGIONES Y PROVINCIAS	PROYECTOS NUEVOS A INICIAR EN EL EJERCICIO 2004 <sup>(1)</sup>	PROYECTO INICIADO ANTES DEL EJERCICIO 2004 <sup>(2)</sup>	INVERSIÓN TOTAL PREVISTA EJERCICIO 2004 <sup>(3)</sup>	INVERSIÓN REAL EFECTUADA EJERCICIO 2004
05.33	PRINCIPADO DE ASTURIAS				
05.33	Total PRINCIPADO DE ASTURIAS	0,00	8.844,00	8.844,00	23.474,37
06.39	CANTABRIA				
06.39	Total CANTABRIA	0,00	7.004,00	7.004,00	23.474,37
07.26	LA RIOJA				
07.26	Total LA RIOJA	0,00	1.866,00	1.866,00	10.441,26
08.30	REGIÓN DE MURCIA				
08.30	Total REGIÓN DE MURCIA	0,00	1.866,00	1.866,00	10.441,26
09.03	COMUNIDAD VALENCIANA				
09.03	ALICANTE		23.275,00	23.275,00	3.355,35
09.12	CASTELLÓN		23.275,00	23.275,00	3.355,35
09.46	VALENCIA		2.056,00	2.056,00	33.892,78
09.00	Total COMUNIDAD VALENCIANA	0,00	1.294,00	1.294,00	33.892,78
10.22	ARAGÓN				
10.22	HUESCA		14.850,00	14.850,00	3.073,61
10.44	TERUEL		18.200,00	18.200,00	2.465,31
10.50	ZARAGOZA		1.211,00	1.211,00	12.906,41
10.00	Total ARAGÓN	0,00	13.800,00	13.800,00	18.445,33
11.02	CASTILLA-LA MANCHA				
11.02	ALBACETE		1.211,00	1.211,00	12.322,34
11.13	CIUDAD REAL	22.600,00	10.946,00	10.946,00	17.191,56
11.16	CUENCA		350,00	350,00	27.058,77
11.19	GUADALAJARA		2.714,00	2.714,00	56.572,67
11.45	TOLEDO	5.998,00	3.079,00	3.079,00	7.160,87
11.00	Total CASTILLA-LA MANCHA	28.598,00	13.042,00	41.640,00	8.487,26
12.35	CANARIAS				
12.35	LAS PALMAS				5.751,56
12.38	TENERIFE				4.057,33
12.00	Total CANARIAS	0,00	0,00	0,00	10.467,64
					35.924,66

(1) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyectos Nuevos a Iniciar en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(2) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyecto Iniciado antes del 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(3) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Inversión Total Prevista en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

Anexo B – Página 3

CÓDIGOS DE COMUNIDADES Y PROVINCIAS	REGIONES Y PROVINCIAS	PROYECTOS NUEVOS A INICIAR EN EL EJERCICIO 2004 <sup>(1)</sup>	PROYECTO INICIADO ANTES DEL EJERCICIO 2004 <sup>(2)</sup>	INVERSIÓN TOTAL PREVISTA EJERCICIO 2004 <sup>(3)</sup>	INVERSIÓN REAL EFECTUADA EJERCICIO 2004
13.31	NAVARRA	2.000,00	3.229,00	5.229,00	7.534,05
13.31	Total NAVARRA	2.000,00	3.229,00	5.229,00	7.534,05
14.06	EXTREMADURA		38.642,00	38.642,00	29.933,03
14.10	BADAJOS		17.342,00	17.342,00	5.742,71
14.00	Total EXTREMADURA	0,00	55.984,00	55.984,00	35.675,74
15.07	ISLAS BALEARES			0,00	
15.07	Total ISLAS BALEARES	0,00	0,00	0,00	0,00
16.28	MADRID		78.159,00	78.159,00	105.949,81
16.28	Total MADRID	0,00	78.159,00	78.159,00	105.949,81
17.05	CASTILLA-LEÓN		4.381,00	4.381,00	9.009,23
17.09	ÁVILA		5.691,00	5.691,00	15.330,62
17.24	BURGOS		3.437,00	3.437,00	12.325,16
17.34	LEÓN		2.577,00	2.577,00	5.307,83
17.37	PALENCIA	13.100,00	5.914,00	19.014,00	7.941,94
17.40	SALAMANCA		157,00	157,00	239,21
17.42	SEGOVIA		1.603,00	1.603,00	3.144,80
17.47	SORIA		14.525,00	14.525,00	10.251,41
17.49	VALLADOLID		1.210,00	1.210,00	3.025,34
17.00	ZAMORA	13.100,00	39.495,00	52.595,00	66.575,54
	Total CASTILLA-LEÓN				
18.55	CEUTA			0,00	0,00
18.55	Total CEUTA	0,00	0,00	0,00	0,00
19.56	MELILLA			0,00	0,00
19.56	Total MELILLA	0,00	0,00	0,00	0,00
00.00	TOTAL REGIONALIZADO	113.905,00	495.119,00	609.024,00	639.862,80

(1) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyectos Nuevos a Iniciar en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(2) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyecto Iniciado antes del 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(3) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Inversión Total Prevista en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

Anexo B - Página 4

CÓDIGOS DE COMUNIDADES Y PROVINCIAS	REGIONES Y PROVINCIAS	PROYECTOS NUEVOS A INICIAR EN EL EJERCICIO 2004 <sup>(1)</sup>	PROYECTO INICIADO ANTES DEL EJERCICIO 2004 <sup>(2)</sup>	INVERSIÓN TOTAL PREVISTA EJERCICIO 2004 <sup>(3)</sup>	INVERSIÓN REAL EFECTUADA EJERCICIO 2004
93.00	NO REGIONALIZABLE	133.774,00	1.217.188,00	1.350.962,00	629.503,24
93.00	Total NO REGIONALIZABLE	133.774,00	1.217.188,00	1.350.962,00	629.503,24
92.00	EXTRANJERO			0,00	
92.00	Total EXTRANJERO	0,00	0,00	0,00	0,00
00.01	TOTAL GENERAL	247.679,00	1.712.307,00	1.959.986,00	1.269.366,04

(1) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyectos Nuevos a Iniciar en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(2) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Proyecto Iniciado antes del 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

(3) Los datos de esta columna deben coincidir con los que figuran, para la entidad, en la columna Inversión Total Prevista en 2004, de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 (Distribución Regionalizada de Inversiones).

Anexo C

ENTIDAD PUBLICA 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	85.898
Convenios con Comunidades Autónomas	Financiación de inversiones	6.467
Total		92.365