

# Introducción

## 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.