



Síntesis de gestión

3.1 Marco de relaciones Estado-Renfe

En el ejercicio correspondiente a 2003 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 2003-2005.

Renfe, en cumplimiento de la legislación vigente, elaboró el PAP 2003. 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 2003.

En la memoria del PAP Renfe, respecto a las aportaciones del Estado, respetó la estructura y línea articulada sobre la que se basaba el Contrato-Programa 1999-2000; diferenciándose de la siguiente forma:

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

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

Al igual que en ejercicios anteriores, las consignaciones de los PGE aprobados por las Cortes Generales mediante Ley 52/2002, 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 2003
Explotación (Capítulo IV)	694,9
Capital (Capítulo VII)	653,6
Total (millones de euros)	1.348,5

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 (9,4 millones de euros) y la aportación para financiar la Agrupación de Empresas de Interés Económico Sur Europa Mediterráneo (1,1 millones de euros).



Y en el Capítulo IV, el resto de Convenios contemplados en el Contrato-Programa: Cercanías, Regionales, Alta Velocidad, Plan de Viabilidad, Estaciones, Telecomunicaciones Comerciales, 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 2003 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 (1.196,9 millones de euros en el 2003), 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 151,6 millones de euros en 2003, 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.

3.2

Síntesis de resultados económicos: comparación de los resultados de 2003 con los del ejercicio anterior por unidad de negocio, convenios y total.

Este punto es una síntesis de los resultados, cuyo desarrollo pormenorizado se puede ver dentro del documento con mayor detalle.

La estructura que se presenta a continuación permite la comparación de los datos de este ejercicio con los de 2002, usando 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 del ejercicio 2003 por cada TÍTULO/CONVENIO, antes de aportación del Estado, respecto al año anterior:

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

Cercanías ha transportado en 2003, 8,031 millones de viajeros kilómetro, lo que significa un 33 por ciento más que en el ejercicio pasado.

El resultado de la Unidad de Negocio de Cercanías en 2003, antes de aportaciones, ha sido de -164,4 millones de euros, que supone 14,2 millones de euros menos que en el ejercicio anterior.

Este resultado se ha obtenido con mayores costes en amortizaciones y valores residuales (97,2 millones de euros), consecuencia de la



política de reposición del parque derivada de la obsolescencia del material.

El resultado por viajero kilómetro ha mejorado un 10,9%, a pesar del índice de inflación del año.

El coeficiente de cobertura real obtenido ha sido de 68,0%, 2,8 puntos superior al de 2002, con una política tarifaria (precios autorizados) que situó el incremento en el 2% y un aumento de demanda atendida del 3,3% Viajeros/Km.

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

El resultado obtenido por la Unidad de Negocio de Regionales en 2003 ha sido de -53,6 millones de euros, lo que supone 0,4 millones de euros más de pérdida que el año anterior.

Los precios han estado sometidos a la política tarifaria autorizada, que para 2003 fijó una subida del 2%.

El coeficiente de cobertura se situó en el 72,0%, mejorando cinco décimas el de 2002.

• Alta Velocidad (Título VI).

Esta Unidad de Negocio ha obtenido un resultado positivo de 48,2 millones de euros, 3,8 millones por debajo del ejercicio anterior. Esto es debido al impacto en la Cuenta de Resultados de los gastos asociados a la puesta en marcha 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, Cargas, Transporte Combinado y Mantenimiento Integral de Trenes (Título VII).**

Las Unidades de Negocio encuadradas en este Convenio pierden 182,7 millones de euros mejorando respecto al ejercicio anterior en su conjunto en 7,0 millones de euros, un 3,7%.

- Grandes Líneas mejora el 3,8% el resultado (1,4 millones de euros), frente al año anterior
- Cargas mejora 2,9 millones de euros (4,1%)
- Transporte Combinado mejora el 0,8% (0,4 millones de euros)
- Mantenimiento Integral de Trenes mejora 2,4 millones de euros, un 7,5% frente al resultado de 2002.

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

El conjunto de este Título ha alcanzado los 98,1 millones de euros de resultados positivos, mejorando un 19,4% (15,9 millones de euros) el resultado del año anterior.

Telecomunicaciones Comerciales alcanzó un resultado positivo de 32,3 millones de euros, superior en 14,1 millones al del ejercicio anterior.

Estaciones obtiene en 2003 un resultado equilibrado, objetivo ya alcanzado en 2002, a pesar de tener que hacer frente al desfase de ingresos y gastos asociados al cierre de la estación de Zaragoza El Portillo y a las transformaciones realizadas en Madrid Atocha, Lleida y Calatayud, con motivo de la entrada en funcionamiento de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Lleida.

Por su parte, Patrimonio y Urbanismo alcanzó un resultado positivo de 65,8 millones de euros, 2,0 millones mejor que en 2002.

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

El resultado conjunto de las Unidades de Negocio englobado en este Convenio ha sido de -745,8 millones de euros, un 2,7 % superior al de 2002.

Antes de intereses financieros, el resultado 2003 ha sido de -663,6 millones de euros, un 4,2 % superior al de 2002, con una amortización y valores residuales de 222,0 millones de euros.

Durante 2003, la ratio de gestión establecido en el Contrato Programa, que relaciona los costes también de dicha gestión, excluidos los gastos financieros del inmovilizado, en relación con los ingresos comerciales de tráfico, ha sido el 57,9%, superior al del año anterior, que fue del 55,7%, alcanzando dichos costes, en valor absoluto, la cifra de 778,9 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 92,6 millones de euros, un 33,8% menor que el ejercicio anterior.

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

El tipo de interés medio resultante para Renfe en este ejercicio fue de casi un 4 %, con un endeudamiento financiero a final de año de casi 7.000 millones de euros.

La deuda del Estado con Renfe a corto y largo plazo a fin de ejercicio por todos los conceptos ascendía a 3.965 millones de euros.

• **Resultado total.**

Los ingresos de clientes han aumentado un 1,2%, lo que en términos absolutos representa 20,1 millones de euros más que en 2002. Los gastos totales disminuyeron un 1,8%, con una inflación real del 2,6% en 2003, y reflejando la tendencia de reducción de los tipos de interés.

El crecimiento de los ingresos de tráfico en un 1,6%, se puede descomponer en un 1,2% para los ingresos del tráfico de viajeros y un 2,6% para los provenientes del tráfico de mercancías, con un nivel global de tráfico en unidades físicas equivalente al de 2002. Los ingresos comerciales diferentes de los de tráfico han permanecido en términos absolutos en

niveles similares a los del ejercicio anterior. La diferencia entre ingresos y gastos totales antes de cualquier aportación del Estado, con un nivel de actividad ligeramente superior, ha mejorado 55,9 millones de euros respecto 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 100% Renfe ha supuesto 2,2 millones de euros.

Como consecuencia, 2003 presenta un resultado de gestión, aplicando los criterios establecidos en el último Contrato-Programa existente, es decir comparando resultados con las necesidades previstas, de 180,1 millones de euros. Si se considera el Resultado del Ejercicio antes de la compensación de pérdidas (reposición patrimonial), que fue menor que la de 2002, la mejora es de 65,2 millones de euros, pasando de -26,2 millones de euros en 2002 a 39,0 millones de euros este ejercicio.

• **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 2003 en 1.066,0 millones de euros, mejorando 8,0 millones de euros el coste del ejercicio anterior.

Los contratos de servicio público representan el 96,4% del coste total, y el resto de títulos del Contrato-Programa, el 3,6%. 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 2003, no afectando por tanto a los Títulos considerados del Contrato-Programa.

CUADRO 1

Comparación real ejercicios 2003 y 2002 por convenios

MILLONES DE EUROS	REAL 2003	REAL 2002	%2003/2002
CERCANÍAS (Título IV)	-164,4	-178,6	8,0
Coste / V.K. (euros)	-0,0205	-0,0230	10,9
REGIONALES (Título V)	-53,5	-53,2	-0,6
ALTA VELOCIDAD (Título VI)	48,2	52,0	-7,5
PLAN DE VIABILIDAD (Título VII)	-182,7	-189,7	3,7
TÍT. VIII (Estaciones, Telecom. y Patrimonio)	98,1	82,2	19,4
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA	-745,8	-726,6	-2,7
% Coste Infraestructura / Ingresos Tráfico	57,9	55,7	-3,8
TOTAL CONVENIOS	-1.000,2	-1.013,9	1,4
INTERESES DEUDA ESTADO (Título IX) y ajuste	-92,6	-139,8	33,8
TOTAL	-1.092,8	-1.153,7	5,3

CUADRO 2

Título VII. Plan de Viabilidad

MILLONES DE EUROS	REAL 2003	REAL 2002	%2003/2002
GRANDES LÍNEAS	-35,2	-36,6	3,8
CARGAS	-66,5	-69,4	4,1
TRANSPORTE COMBINADO	-51,8	-52,2	0,8
MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES	-29,1	-31,5	7,5
TOTAL	-182,7	-189,7	3,7

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

MILLONES DE EUROS	REAL 2003	REAL 2002	%2003/2002
TELECOMUNICACIONES COMERCIALES	32,3	18,2	77,5
ESTACIONES	0,0	0,2	94,0
PATRIMONIO Y URBANISMO	65,8	63,8	3,1
TOTAL	98,1	82,2	19,4

Convenio para la gestión de la Infraestructura Ferroviaria

MILLONES DE EUROS	REAL 2003	REAL 2002	%2003/2002
CIRCULACIÓN	-157,8	-160,4	1,7
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	-564,3	-546,5	-3,3
DIR. PROYECTOS Y COORD. DE INVERSIONES	-19,4	-19,6	1,1
DIR. DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	-4,3		
TOTAL	-745,8	-726,6	-2,7



CUADRO 3
Comparación real 2003 y 2002

	REAL 2003	REAL 2002	%2003/2002
Ingresos de Tráfico	1.346,3	1.325,7	1,6
Ingresos Comerciales	329,6	331,1	-0,5
- Beneficios venta inmovilizado	95,8	96,7	-1,0
- Alquileres y cánones	136,5	146,4	-6,8
- Otros ingresos	97,4	88,0	10,7
Convenios específicos con CC.AA.	24,8	23,8	4,2
Total ingresos de Cientes	1.700,7	1.680,6	1,2
Ingresos a distribuir	42,0	39,2	7,4
Trabajos realizados por la Empresa	43,7	35,0	24,6
Tasa de seguridad del transporte de viajeros	11,4	5,4	109,5
Aportaciones del Estado para:			
Administración de la Infraestructura	726,1	724,8	0,2
Cercanías	197,8	196,0	0,9
Regionales	51,3	51,3	0,0
Deuda del Estado y ajuste intereses (Cl. 7.2 C-P)	221,6	215,4	2,9
Subvención devengada Plan de RR.HH.	24,5	82,3	-70,3
Total ingresos	3.019,2	3.030,0	-0,4
Personal	1.154,2	1.122,2	2,8
Subvención devengada Plan de RR.HH.	24,5	82,3	-70,3
Energía	158,8	153,3	3,6
Materiales y Servicios	816,7	779,6	4,8
Variación provisiones	1,1	-0,2	-553,4
Amortizaciones	480,3	487,6	-1,5
Valores residuales	10,7	16,0	-33,6
Gastos financieros circulante	22,0	20,3	8,5
Intereses financieros	267,1	336,8	-20,7
Efecto prorata de I.V.A.	68,0	60,9	11,8
Total gastos	3.003,3	3.058,8	-1,8
Resultado antes de extraordinarios e impuestos	15,9	-28,8	155,2
Resultados extraordinarios	20,9	0,4	4963,2
Impuesto de sociedades	2,2	2,2	
RESULTADO DEL EJERCICIO	39,0	-26,2	
Compensación de pérdidas	141,1	158,0	
RESULTADO DE GESTIÓN C-P	180,1	131,7	

Millones de euros

CUADRO 4

Resumen de convenios e índices contrato programa

	REAL 2003	REAL 2002	%2003/2002
CERCANÍAS (Título IV)			
Ingresos Totales	348,97	334,86	4,2
Gastos Totales	513,37	513,51	0,0
Resultado	-164,40	-178,65	8,0
% Cobertura	68,0	65,2	4,2
Ingresos de Tráfico	323,37	310,46	4,2
M.V.K.	8.031	7.775	3,3
Percepción media	0,0403	0,0399	0,8
REGIONALES (Título V)			
Ingresos Totales	137,52	133,35	3,1
Gastos Totales	191,06	186,55	2,4
Resultado	-53,55	-53,20	-0,6
% Cobertura	72,0	71,5	0,7
Ingresos de Tráfico	110,52	106,61	3,7
M.V.K.	2.624	2.575	1,9
Percepción media	0,0421	0,0414	1,7
UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE (Títulos VI, VII y VIII)			
Resultado	-36,43	-55,49	34,3
CONVENIO PARA LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA			
Costes totales (1) (sin intereses estructurales)	778,94	738,71	5,4
Ingresos de Tráfico Red (2)	1.346,32	1.325,68	1,6
% (1) / (2)	57,9	55,7	-3,8
RECURSOS HUMANOS			
Ingresos de Clientes/Gastos Personal (%)	147,4	149,8	-1,6

Millones de euros

		REAL 2003	% Sobre Subtotal
Títulos Convenidos (Servicio Público)	Cercanías	-164,4	
	Regionales	-53,5	96,4%
	Gestión Infraestructura	-745,8	
Títulos en mercado	Títulos: VI, VII y VIII	-36,4	3,6%
SUBTOTAL		-1.000,2	100,0%
Efecto IVA + Impuesto Sociedades		-65,8	
Coste total antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda del Estado		-1.066,0	

Millones de euros

• Índice de productividad.

El Título II del Contrato Programa fija en la cláusula 17 la ratio entre ingresos de clientes y gastos de personal como referente de productividad de los recursos humanos. Al cierre del ejercicio se ha alcanzado el 147,4%, frente al 149,8% del año anterior.

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

Desde la perspectiva de la productividad física, las empresas ferroviarias emplean de forma habitual la ratio Unidades de Tráfico (viajeros kilómetro más toneladas kilómetro)/empleado. En el ejercicio 2003 esta ratio se ha situado en Renfe en 1.005 miles de Unidades de Tráfico por empleado, mejorando el valor del año anterior en un 2,8%.

