

DF/DMT/ACL
5052003

**Comisión Nacional del Mercado de Valores
Pº de la Castellana, 19
28046 Madrid**

At: D. Julián Baranda

Madrid, 5 de mayo de 2003

Adjunto se remite CD-R conteniendo programa de pagarés año 2003 y disquete conteniendo tríptico de Renfe año 2003.

El contenido de los mismos es coincidente con el programa y tríptico inscritos en los registros oficiales por la C.N.M.V., con fecha 24 de abril de 2003 y publicado en el B.O.E. el día 1 de mayo de 2003.

Se autoriza su difusión por internet.

Teodoro Rastrero Griñón
Director



**PROGRAMA DE
EMISIÓN DE PAGARÉS
AÑO 2003**

700.000.000 EUROS

Ampliable a 1.000.000.000 euros

(Registrado en la C.N.M.V. con fecha 24 de Abril de 2003)

PAGARÉS DE ELEVADA LIQUIDEZ

FOLLETO COMPLETO (MODELO RF5)

ÍNDICE	PÁGINA
CAPÍTULO I PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO .	3
CAPÍTULO II LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA.	9
CAPÍTULO V INFORMACIÓN ECONÓMICO – FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA.	34
CAPÍTULO VII EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE LA ENTIDAD EMISORA.	46
ANEXOS	
ANEXO I CERTIFICADO DE ACUERDO DE CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.	67
ANEXO II VALOR EFECTIVO DE UN PAGARÉ DE 5.000 EUROS NOMINALES.	70
ANEXO III VALOR EFECTIVO DE UN PAGARÉ DE 5.000 EUROS NOMINALES CEDIDOS AL INVERSOR. PAGARÉS EMITIDOS A PLAZO DE 12 MESES.	73
ANEXO IV VALOR EFECTIVO DE UN PAGARÉ DE 5.000 EUROS NOMINALES CEDIDOS AL INVERSOR. PAGARÉS EMITIDOS A PLAZO DE 18 MESES (MÁXIMO 548 DÍAS).	75
ANEXO V DATOS SOBRE LA CONTRATACIÓN DE LOS VALORES ADMITIDOS A NEGOCIACIÓN EN ALGÚN MERCADO SECUNDARIO ORGANIZADO.	77
ANEXO VI INSCRIPCIÓN EN LOS REGISTROS OFICIALES DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES.	92

CAPÍTULO I

PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO

CAPÍTULO I

PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO

I.1 Personas que asumen la responsabilidad por el contenido del folleto

El presente folleto informativo (modelo RF5) se edita por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en lo sucesivo Renfe), Entidad de Derecho Público que adopta la configuración legal de Entidad Pública Empresarial (EPE) de las previstas en el art. 43.1b) de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE) y que se rigen por el Derecho Privado tal como indica el art. 53.2 de la LOFAGE, con domicilio social en Madrid, Avenida de Pío XII 110, Estación de Chamartín. Su código de Identificación Fiscal el G28016749, C.N.A.E. nº 601 y epígrafe I.A.E. nº 711.

I.1.1 Asumen la responsabilidad del contenido de este folleto de emisión

D. Miguel Ángel Gutiérrez García
Director de Finanzas.
D.N.I. 51.834.908

D. Teodoro Rastrero Griñón
Director de Mercado Monetario y Tesorería.
D.N.I. 24.775.386

Para aclarar cualquier extremo del folleto, podrán dirigirse a D. Teodoro Rastrero Griñón, Director de Mercado Monetario y Tesorería, teléfono 91.334.45.00.

I.1.2 En tal sentido, confirman que los datos e informaciones contenidos en el presente folleto son verídicos y no existen comisiones que puedan alterar la apreciación pública de Renfe o del presente Programa de Emisión de Pagarés.

I.2 Organismos supervisores

El presente folleto completo ha sido inscrito en los Registros Oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores el 24 de abril de 2003.

El presente folleto estará a disposición del público de forma gratuita en la Dirección de Finanzas de RENFE, Avda. Pío XII nº 97 – 28036 Madrid, en las Entidades Delegadas de RENFE, y en Internet: <http://www.renfe.es>. Igualmente estará a disposición del público un tríptico con las características principales de la emisión.

I.2.1 El registro del folleto por la Comisión Nacional del Mercado de Valores, no implica recomendación de la suscripción o compra de los valores a que se refiere el mismo, ni pronunciamiento en sentido alguno sobre la solvencia de la entidad emisora o la rentabilidad de los valores emitidos u ofertados.

- I.2.2** El presente folleto completo no precisa de autorización ni pronunciamiento administrativo previo distinto de la verificación y registro en la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

I.3 Verificación y auditoría de las cuentas anuales

Renfe no está sujeta al requisito de verificación y registro por la Comisión Nacional del Mercado de Valores de los informes de auditoría y de las cuentas anuales. No obstante, los informes de auditoría y de cuentas anuales de los años 1999, 2000 y 2001, han sido remitidos a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. El informe de auditoría de 2002 está pendiente a la fecha de verificación de este folleto.

Las cuentas anuales del último ejercicio de Renfe han sido auditadas por KPMG Auditores, S.L., Código de Identificación Fiscal B-78510153, con domicilio en Madrid, Paseo de la Castellana 95, que figura inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC), con el número S0702.

Las cuentas anuales de los dos ejercicios anteriores, 1999 y 2000, han sido auditadas por Arthur Andersen y Cía., S. Com., Código de Identificación Fiscal D-79104469, con domicilio en Madrid, Raimundo Fernández Villaverde 65, que figura inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC), con el número S0692.

Del Informe de auditoría de 2001, se transcribe a continuación la opinión de los auditores, con los comentarios que en la misma se exponen.

A la fecha de inscripción de este folleto están pendientes de liquidación por la Intervención General de la Administración del Estado, de acuerdo con las competencias que le confiere el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, los Presupuestos del año 2001. Los Presupuestos correspondientes al año 2002 están pendientes del cierre contable definitivo y de su aprobación por el Consejo de Administración de Renfe.

En el capítulo V se exponen los Presupuestos de Renfe para el año 2003.

CAPÍTULO II

LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA

CAPÍTULO II

LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA

II.1 Condiciones y características económico financieras de los valores objeto de la emisión u oferta que compone el empréstito

II.1.1 Importe Nominal del empréstito

El importe máximo a emitir estará limitado por el saldo vivo de pagarés, que en cada momento no podrá exceder de setecientos millones de euros nominales ampliables a mil millones de euros nominales. Dicho saldo comprenderá las emisiones de pagarés vivos puestos en circulación de acuerdo con lo que se expone en el punto II.2, denominados de asignación automática II.2.a y mediante negociación telefónica II.2.b.

Una vez entre en vigor el presente programa, no se emitirán pagarés del anterior programa, en caso de encontrarse vigente.

II.1.2 Naturaleza y denominación de los valores que se ofrecen

El Programa de Emisión de Pagarés a que se refiere este folleto se denominará “Programa de Pagarés Renfe año 2003”.

Los pagarés emitidos al amparo de este programa tienen la característica de elevada liquidez.

Los pagarés están representados en anotaciones en cuenta.

En virtud de lo dispuesto en el Real Decreto 116/1992, la certeza y efectividad de los derechos de su primer titular y de los siguientes vendrá determinada por el apunte correspondiente en la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.

La emisión de valores reflejada en el presente folleto, así como su régimen jurídico o garantías que incorporan, no se oponen a la legislación vigente, ajustándose a la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, “de Medidas de Reforma del Sistema Financiero”, Ley 24/1988 de 28 de julio del Mercado de Valores, Ley 37/1988, de 16 de noviembre, de reforma de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, Real Decreto 291/1992 y Real Decreto 2590/1998 de 7 de diciembre que modifica el anterior, y Orden Ministerial de 12 de julio de 1993 y Circular 2/99 de 22 de abril de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

II.1.3 Importe nominal y efectivo en cada valor

El nominal de los pagarés de asignación automática será de 5.000 euros.

El nominal de los pagarés mediante negociación telefónica será de 5.000 euros. El importe mínimo de cada petición para negociación telefónica será 300.000 euros.

El precio efectivo de emisión será el que resulte de acuerdo con el tipo de interés que se aplique en cada caso. Para las Entidades Delegadas de Renfe, el importe efectivo de cada pagaré se calculará aplicando las fórmulas que a continuación se exponen:

a) Pagarés hasta 365 días (inclusive)

$$E = \frac{N}{1 + \frac{i \times d}{36000}}$$

b) Pagarés a plazo superior a 365 días

$$E = \frac{N}{(1 + i/100)^{d/360}}$$

En donde:

N= Nominal Adquirido.

E= Efectivo (precio de emisión).

i= Tipo de interés nominal en %.

d= Plazo de emisión en días.

Los pagarés son cedidos por Renfe a la Entidad Delegada en base 360, que a su vez lo cederá al inversor en base 365, no existiendo gastos adicionales para el suscriptor.

II.1.4 Comisiones y gastos conexos que soporte el suscriptor

Los valores serán emitidos por Renfe sin exigir comisión o repercutir gasto alguno en la suscripción de los pagarés o en la amortización de los mismos. Lo anterior es sin perjuicio de los gastos o comisiones que puedan cobrar las Entidades Adheridas a la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., (Entidades Delegadas de Renfe), por el depósito de los mismos u otras comisiones legalmente aplicadas por éstas.

El tipo de interés será negociado libremente entre el inversor y la Entidad Delegada, sirviendo éste exclusivamente a efectos de referencia.

II.1.5 Comisiones y gastos por representación en anotaciones en cuenta

Las comisiones y gastos relativos a la primera inscripción de los valores emitidos en la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., encargada del registro contable, serán por cuenta de Renfe.

Las Entidades Adheridas a la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., podrán establecer de acuerdo con la legislación vigente las comisiones y gastos repercutibles al tenedor de los pagarés en concepto de administración de valores que libremente determinen y que en su momento hayan sido comunicados al Banco de España o a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

II.1.6 Cláusula de interés

II.1.6.1 Tipo de interés nominal:

a) Emisiones de asignación automática:

Renfe fijará periódicamente el interés nominal de sus pagarés, según se expone en el punto II.2.a).

Cualquier modificación será comunicada por Renfe a sus Entidades Delegadas antes de las 13 horas del día anterior a la fecha de la solicitud de los pagarés.

El tipo de interés negociado entre el inversor y la Entidad Delegada, puede no coincidir con el tipo de interés fijado por Renfe para la Entidad Delegada, sirviendo éste, exclusivamente, a efectos de referencia.

b) Emisiones mediante negociación telefónica:

El tipo de interés nominal será concertado entre Renfe y la Entidad Delegada, según se expone en el punto II.2.b).

Los inversores finales que deseen adquirir estos pagarés tendrán que dirigir sus peticiones a través de la Entidad Delegada de Renfe.

El interés nominal medio resultante de las ventas mensuales de pagarés, así como el tipo de interés nominal por plazos de emisión, fijados en cada momento, estará a disposición del público, en el domicilio de la Dirección de Finanzas de Renfe, Avda. Pío XII, 97, 28036 Madrid, teléfono 91 334.45.00.

II.1.6.2 Fecha, lugar, entidades y procedimientos para el pago de cupones

No existe pago de cupones. El tenedor de los pagarés podrá dirigirse a la entidad donde los tenga depositados, en la fecha de su vencimiento, para que le sea reembolsado el importe nominal de los mismos.

II.1.7 Imposición sobre la renta de las personas físicas o jurídicas derivada de los pagarés objeto de emisión

Consideraciones previas.

Lo que se expone a continuación tiene como objeto aportar unas notas con los criterios básicos que definen el régimen tributario español en cuanto a la imposición personal aplicable a las rentas derivadas de los pagarés que se emitan conforme las condiciones del presente folleto informativo. Dada esta circunstancia, para determinar el régimen específico que proceda en cada caso particular, se recomienda la consulta directa de la normativa tributaria aplicable o, incluso, recabar el asesoramiento de profesionales cualificados en la materia.

a) Imposición en España sobre la renta derivada de la titularidad de los pagarés objeto de emisión.

Los pagarés a emitir de acuerdo con las condiciones contenidas en este folleto constituyen valores negociables representativos de la captación y obligación de capitales ajenos y tienen la consideración de activos financieros con rendimiento implícito.

El rendimiento que genera este tipo de activo financiero, obtenido mediante diferencia entre el importe satisfecho en la emisión, primera colocación o endoso y el comprometido a rembolsar al vencimiento, deberá quedar sometido, como regla general, a obligación efectiva en España a través del impuesto sobre la renta correspondiente al perceptor y a su sistema de retenciones e ingresos a cuenta, todo ello de acuerdo con la normativa vigente en cada momento que prevé, no obstante, ciertas excepciones a dicha obligación de tributar y/o retener.

a.1) Inversores con residencia fiscal en España.

a.1.1) Personas físicas contribuyentes del Impuesto sobre la renta de las personas físicas (en adelante, IRPF).

Son contribuyentes por el IRPF, básicamente, las personas físicas que tengan su residencia habitual en territorio español.

La normativa básica aplicable en este supuesto es la siguiente:

- Ley 40/1998 del Impuesto sobre la renta de las personas físicas y Ley 46/2002 de reforma parcial de dicho impuesto.
- Real Decreto 214/1999 por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la renta de las personas físicas y Real Decreto 27/2003 por el que se modifica dicho Reglamento.

Se computará como rendimiento del capital mobiliario, integrándose en la base imponible del inversor correspondiente al período impositivo en que resulte exigible tal rendimiento, la diferencia entre el valor de transmisión, reembolso o amortización y su valor de adquisición o suscripción. Para su determinación se tendrán en consideración los gastos accesorios de adquisición y enajenación que se justifiquen, así como los gastos de administración y depósito.

Los rendimientos derivados de los activos financieros objeto de la presente emisión deberán quedar sometidos, en el momento de su transmisión o amortización, a retención a cuenta del IRPF al tipo vigente en cada momento, actualmente, el 15 por 100.

a.1.2) Personas jurídicas contribuyentes del Impuesto sobre sociedades (en adelante, IS).

Son contribuyentes o sujetos pasivos del IS las personas jurídicas y otras entidades e instituciones recogidas en el artículo 7 de la Ley 43/1995 que tengan su residencia en territorio español de acuerdo con el criterio fijado en el artículo 9 de dicha Ley.

La normativa básica aplicable en este supuesto es la siguiente:

- Ley 43/1995 del Impuesto sobre sociedades y Ley 46/2002 de modificación de dicho impuesto.
- Real Decreto 537/1997 por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre sociedades.

La renta derivada de los pagarés objeto de la presente emisión se integrarán en la base imponible del IS de la entidad inversora de acuerdo con los criterios establecidos en el Título IV de la Ley 43/1995.

Como excepción a la regla general, no existirá obligación de retener respecto de las rentas obtenidas por los sujetos pasivos del IS procedentes de activos financieros, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- 1º. Que estén representados mediante anotaciones en cuenta.
- 2º. Que se negocien en un mercado secundario oficial de valores español.

Como quiera que estas circunstancias concurren en la presente emisión, no procede practicar retención cuando el inversor al que deban imputarse los rendimientos sea una persona jurídica o entidad contribuyente del IS.

Las entidades financieras que intervengan en la transmisión, amortización o reembolso de los presentes activos financieros estarán obligadas a calcular el rendimiento imputable al titular del valor e informar del mismo tanto al titular como a la Administración Tributaria.

- a.2) Inversores no residentes fiscalmente en España, contribuyentes en España por el Impuesto sobre la renta de no residentes (en adelante, IRNR).

Son contribuyentes por el IRNR, básicamente, las personas físicas y entidades no residentes en territorio español que obtengan rentas en España.

La normativa básica aplicable en este supuesto es la siguiente:

- Ley 41/1998 del Impuesto sobre la renta de no residentes y normas tributarias y Ley 46/2002 de modificación de dicho impuesto.
- Real Decreto 326/1999 por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la renta de no residentes.
- Convenios para evitar la doble imposición y Tratados internacionales con disposiciones fiscales suscritos por España.

Cuando la renta derivada de los pagarés objeto de la presente emisión sea obtenida por un inversor no residente por medio de un establecimiento permanente en España, dicha renta se integrará en la base imponible del IRNR imputable al establecimiento y estará sometida a retención en los mismos supuestos y condiciones que los establecidos en la normativa reguladora del IS.

Los contribuyentes que obtengan rentas sin mediación de establecimiento permanente en España tributarán de forma separada por cada renta devengada. Las personas y entidades residentes en España obligadas a retener deberán practicar retención por una cantidad equivalente a la deuda tributaria que resulte exigible en España.

Respecto de los rendimientos derivados de los pagarés objeto de la presente emisión obtenidos por personas o entidades no residentes en España sin mediación de establecimiento permanente, no procederá practicar retención en los siguientes casos:

- cuando se acredite el pago del impuesto.

- cuando el inversor sea residente en otro Estado miembro de la Unión Europea, y no se obtengan a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales por las autoridades fiscales españolas.
- cuando expresamente establezca el correspondiente Convenio o Tratado la exclusión de tributación en España.
- cuando el inversor sea residente en países con los que España haya suscrito un Convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información

En estos supuestos, deberá acreditarse documentalmente las circunstancias que determinan que no deba practicarse retención, bien porque el inversor o su representante han efectuado el pago del impuesto o bien porque se verifica el cumplimiento de las condiciones que determinan la procedencia de la exención.

En el supuesto de que deba practicarse retención, se aplicará el tipo de retención vigente para esta categoría de renta, actualmente el 15 por 100, salvo que resulte de aplicación las normas contempladas en Convenios para evitar la doble imposición o Tratados internacionales suscritos por España que determinen una reducción efectiva de la imposición en España de dichas rentas, en cuyo caso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos que establezcan el correspondiente beneficio fiscal.

b) Obligados a retener.

En las operaciones sobre activos financieros estarán obligados a retener:

- respecto de los rendimientos obtenidos en la amortización o reembolso de activos financieros, la entidad emisora, salvo que se encomiende dicha operación a una entidad financiera, en cuyo caso será esta entidad la encargada de retener.
- respecto de los rendimientos obtenidos en la transmisión de activos financieros, la entidad financiera que actúe por cuenta del transmitente.

El obligado a retener deberá presentar declaración de las cantidades retenidas e ingresarlas en el Tesoro público, así como presentar un resumen anual de retenciones efectuadas en cada año con una relación nominativa de los perceptores. Asimismo, el retenedor deberá facilitar al inversor una certificación de las retenciones practicadas en el año.

c) Requisitos fiscales para la transmisión, reembolso y amortización de activos financieros con rendimiento implícito.

De acuerdo con la normativa tributaria, para proceder a la enajenación u obtención del reembolso de títulos o activos financieros con rendimiento implícito habrá de acreditarse la previa adquisición de los mismos con intervención de las personas o instituciones financieras legalmente obligadas a retener, así como el precio al que se realizó la operación. A estos efectos, la entidad emisora o la institución financiera interviniente deberá extender la correspondiente certificación.

Las instituciones financieras se abstendrán de mediar o intervenir en la transmisión de estos activos y la entidad emisora de los activos financieros no podrá reembolsar los mismos cuando el transmitente no justifique su adquisición aportando el preceptivo certificado.

II.1.8 Amortización de los Valores

II.1.8.1 Precio de reembolso

El reembolso de los pagarés se realizará por su valor nominal en la fecha de vencimiento, al que se deducirá la retención sobre rendimientos obtenidos, de acuerdo con lo que se expone en el punto II.1.7 no originando gastos para el tenedor.

II.1.8.2 Modalidades de amortización

Los pagarés que se emitan al amparo de este programa podrán tener un plazo de amortización de 12 y 18 meses para el procedimiento de asignación automática, y entre 7 y 548 días para los colocados mediante negociación telefónica.

Renfe, con el fin de crear una mayor profundidad y mayor volumen de negociación de los pagarés en el mercado secundario, concentrará los vencimientos de los pagarés denominados de asignación automática en dos vencimientos al mes, que son comunicados vía fax a las Entidades Delegadas antes del comienzo de cada mes.

Igualmente Renfe procura utilizar este mismo criterio para los vencimientos de los pagarés emitidos mediante negociación telefónica; no obstante, las propias características de dicho procedimiento de colocación dificultan aplicar este criterio, sin embargo no se superarán los cuatro vencimientos al mes para aquellas emisiones de pagarés realizadas a plazo superior de tres meses.

Los vencimientos de los pagarés de asignación automática coincidirán con los vencimientos de pagarés de negociación telefónica.

Las amortizaciones de los valores se producirán de acuerdo a las normas de liquidación de la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., en la fecha de vencimiento, abonándose en las cuentas propias o de terceros, según proceda, de las Entidades Adheridas las cantidades correspondientes, con repercusión, en su caso, de la retención a cuenta que corresponda según se expone en el punto II.1.7.

En ningún caso RENFE amortizará los pagarés anticipadamente.

II.1.9 Identificación de entidad financiera que atenderá el servicio financiero del empréstito

El servicio financiero será realizado por Caja España de Inversiones, C.A.M.P.

II.1.10 Moneda del empréstito

La moneda de los pagarés emitidos al amparo de este programa será el euro.

II.1.11 Cuadro de servicio financiero del empréstito

Dadas las características financieras de los pagarés no se puede determinar a priori los flujos en las emisiones y amortizaciones.

No obstante, en el anexo II se pueden observar distintos supuestos de adquisición de un pagaré por valor nominal de 5.000 €, a diferentes tipos de interés negociados por el inversor con las Entidades Delegadas, para diversos plazos de emisión, así como la repercusión en el precio efectivo si el plazo variase 10 días.

En los anexos III y IV, se pueden observar distintos supuestos de adquisición de pagarés a plazos de 12 y 18 meses a diferentes tipos de interés negociados por el inversor con las Entidades Delegadas.

Como complemento, se exponen diversos ejemplos de colocación de un pagaré de asignación automática, de nominal 5.000 €, en mercado primario y su supuesta cesión posterior en una fase secundaria.

a) Venta de RENFE a la Entidad Delegada

El tipo de interés nominal será fijado por RENFE de acuerdo con lo que se expone en el punto II.2.a).

MERCADO PRIMARIO			
Plazo de Emisión (días)	Tipo de Interés Nominal fijado (%)	Precio Efectivo (1)	Tipo de Interés Efectivo (%) (2)
365	2,50	4.876,40	2,54
548	2,25	4.833,48	2,28

(1).- Base de cálculo 360.

(2).- Base de cálculo 365.

b) Venta de la Entidad Delegada al inversor

Supuestos de tipos de interés negociado entre la Entidad Delegada y el inversor.

El precio efectivo se calculará de acuerdo con lo que se expone en el punto II.1.12.

MERCADO SECUNDARIO			
Plazo de Emisión (días)	Tipo de Interés negociado (%)	Precio Efectivo (1)	Tipo de Interés Efectivo (%)
365	2,45	4.880,43	2,45
548	2,20	4.839,28	2,20

(1).- Precio efectivo es el importe pagado por el inversor.

II.1.12 Interés efectivo previsto para el tomador

- a) Mercado Primario. Venta de RENFE a la Entidad Delegada.
- Emisiones de asignación automática: el tipo efectivo, para cada plazo, será el equivalente al tipo de interés nominal fijado en cada momento, de acuerdo con lo reflejado en el punto II.1.3.
 - Emisiones mediante negociación telefónica: el tipo efectivo, para cada plazo, será el equivalente al tipo de interés nominal concertado en la negociación telefónica.

- b) Venta de la Entidad Delegada al inversor:

El tipo de interés efectivo será el equivalente anual al tipo de interés negociado por el inversor con las Entidades Delegadas.

Los pagarés son cedidos por la Entidades Delegadas a los inversores en base 365, utilizando las siguientes fórmulas:

b.1) Pagarés hasta 365 días inclusive

$$E = \frac{N}{1 + \frac{i \times d}{36500}}$$

b.2) Pagarés a plazo superior a 365 días

$$E = \frac{N}{(1 + i/100)^{d/365}}$$

En donde:

N = Nominal.

E = Efectivo.

i = Tipo de interés nominal negociado en %.

d = Plazo de emisión en días.

La rentabilidad para el tomador será el tipo de interés efectivo anual que permite igualar los flujos de la siguiente fórmula:

$$E = \frac{N}{(1 + i/100)^{d/365}}$$

$$\text{luego } i = \left((N/E)^{365/d} - 1 \right) 100$$

En donde:

- E** = Importe efectivo invertido en la compra.
- N** = Nominal adquirido.
- i** = Tipo de interés efectivo anual en %, o TIR.
- d** = Plazo de emisión en días.

Para plazos superiores a 365 días la TIR es igual al tipo nominal de la emisión.

II.1.13 Interés efectivo previsto para el emisor

El tipo de interés efectivo para RENFE dependerá de los tipos de interés fijados en cada emisión de acuerdo con el punto II.2.

Los gastos de emisión de pagarés se estiman que estarán comprendidos entre ciento cuarenta y ocho mil euros (148.000 €) y ciento noventa y siete mil euros (197.000 €), dependiendo del nominal mínimo y máximo a inscribir en la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Los gastos de este programa de 700 millones de euros se distribuyen en los siguientes conceptos:

CONCEPTOS	EUROS
- Coste por tasas de inscripción C.N.M.V.	28.000
- Tasa por supervisión C.N.M.V. (1)	25.500
- Admisión a cotización Mercado AIAF (1)	70.000
- Coste por tasas inscripción en IBERCLEAR	318
- Anuncios legales y otros.	24.182
TOTAL	148.000

(1) estos gastos se han calculado estimando realizar emisiones por un importe de 2.550.000.000 €.

Teniendo en cuenta los gastos estimados, el método de cálculo utilizado para obtener el coste efectivo para el emisor será el siguiente:

$$i = \left[\left(\frac{N}{E - G} \right)^{365/d} - 1 \right] \times 100$$

En donde:

- i** = Coste efectivo anual expresado en %.
- N** = Importe nominal.
- E** = Importe efectivo de la emisión.
- G** = Gastos de la emisión.
- d** = Plazo de la emisión en días.

II.1.14 Evaluación del riesgo inherente a los valores que se emiten

Con fecha 26 de marzo de 2003, el presente Programa de Pagarés ha obtenido de MOODY'S INVESTORS SERVICE la calificación provisional de Prime-1 para las emisiones a corto plazo y Aaa para las emisiones al largo plazo.

La calificación otorgada a RENFE es definida por MOODY'S de la siguiente forma:

Prime-1.- Es la más alta calificación indicando que el grado de seguridad de cobro en los momentos acordados es muy alto.

Aa.- Los valores calificados Aa se consideran de alta calidad en todos los sentidos. Forman, junto con los calificados Aaa, el llamado de alta calidad. Su calificación es inferior a la de valores a la mejor calidad por ser sus márgenes de protección algo menos amplios (que los valores calificados Aaa), la fluctuación de los elementos de protección puede ser mayor, o pueden existir otros elementos que hagan percibir el riesgo a largo plazo algo mayor que el de valores calificados Aaa.

“Moody's aplica modificadores numéricos 1, 2 y 3 a cada categoría de calificación desde Aa hasta B. El modificador 2 indica valores en la banda media de cada categoría genérica de calificación”.

VALORES DE INVERSIÓN	
LARGO PLAZO	CORTO PLAZO
Aaa	
Aa1	
Aa2	
Aa3	P-1
A1	P-2
A2	
A3	
Baa1	P-3
Baa2	
Baa3	

Estas calificaciones crediticias no constituyen una recomendación para comprar, vender o ser titular de valores. La calificación crediticia puede ser revisada, suspendida o retirada en cualquier momento por la Agencia de Calificación.

La mencionada certificación crediticia es sólo una estimación y no tiene por qué evitar a los potenciales suscriptores la necesidad de efectuar sus propios análisis sobre el emisor o los valores a adquirir.

II.2 Procedimiento de emisión y colocación de los pagarés

Los pagarés de Renfe afluyen al Mercado de Activos Financieros exclusivamente a través de las denominadas Entidades Delegadas de Renfe, que posteriormente se exponen en el punto II.2.2.1.

El mercado de pagarés de Renfe se instrumenta mediante un programa de emisiones continuas, complementado con un mercado de negociación telefónica.

a) Emisiones de asignación automática

Los pagarés emitidos a través de asignación automática se instrumentan mediante un programa continuo, con emisiones diarias a 12 y 18 meses, y con nominal de los pagarés de 5.000 euros.

Renfe comunicará a las Entidades Delegadas por télex / telefax o e-mail las condiciones de emisión –tipos de interés, límites de venta y plazo de vencimiento (días)- con un plazo mínimo de dos días hábiles antes de la fecha emisión/valor de los pagarés; es decir, un día hábil antes de la fecha de solicitud de los pagarés. Se considerarán días inhábiles a efectos de emisión y vencimiento los sábados y festivos en Madrid.

Las solicitudes de suscripción de pagarés deberán ser enviadas por las Entidades Delegadas a Renfe por télex / telefax o e-mail, antes de las 12 horas del día anterior a la fecha de emisión.

Una vez recibidas las solicitudes, Renfe procederá a introducir los datos en su proceso informático, **admitiendo todas las operaciones solicitadas** de acuerdo con los límites de venta diarios para cada Entidad Delegada.

Los importes nominales no solicitados por las Entidades Delegadas podrán ser adjudicados por Renfe a otras Entidades Delegadas que así lo soliciten.

Renfe, autenticará la operación antes de las 13 horas del día anterior a la fecha de emisión, a través de télex / telefax o e-mail, confirmando la operación y el efectivo a ingresar por la Entidad Delegada.

Renfe establecerá para cada Entidad Delegada los siguientes documentos:

- Carta contrato-liquidación de la emisión.
- Certificado de adquisición, según se expone en el punto II.1.7.

Los inversores podrán adquirir pagarés de Renfe a través de las denominadas Entidades Delegadas de Renfe, que se relacionan en el punto II.2.2.1.

Renfe pondrá trípticos a disposición de los inversores en la sede de las Entidades Delegadas.

El tipo de interés será negociado libremente entre el inversor y la Entidad Delegada, pudiendo no coincidir con el tipo de interés fijado por Renfe para la Entidad Delegada, sirviendo éste exclusivamente a efectos de referencia.

Los horarios fijados en este folleto para la solicitud de los pagarés de asignación automática podrán ser modificados por Renfe mediante comunicación previa a las Entidades Delegadas y a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

b) Emisiones mediante negociación telefónica

La operativa se inicia telefónicamente entre la Entidad Delegada y Renfe, confirmándose, posteriormente, el acuerdo alcanzado mediante telex / telefax o e-mail, conteniendo las características de la emisión:

- Nominal, fecha de emisión, fecha vencimiento, tipos de interés e importe efectivo.

El importe mínimo de cada petición será de 300.000 euros.

El nominal de cada pagaré será de 5.000 euros agrupados en importes iguales o superiores a 300.000 euros.

Los plazos de emisión de los pagarés estarán comprendidos entre 7 y 548 días

El proceso de acuerdo entre Renfe y las Entidades Delegadas se cerrará en el mismo día de la negociación, siendo la fecha de desembolso como máximo tres días hábiles desde dicha fecha.

Renfe establecerá para cada Entidad Delegada los siguientes documentos:

- Carta contrato-liquidación de la emisión.
- Certificado de adquisición, según se expone en el punto II.1.7.

Los inversores finales que deseen adquirir estos pagarés tendrán que dirigir sus peticiones a través de las Entidades Delegadas de Renfe.

Renfe pondrá trípticos a disposición de los inversores en la sede de las Entidades Delegadas.

El tipo de interés será negociado libremente entre el inversor y la Entidad Delegada, pudiendo no coincidir con el tipo de interés fijado por Renfe para la Entidad Delegada, sirviendo éste exclusivamente a efectos de referencia

Renfe se reserva el derecho de no realizar emisiones cuando no necesite fondos.

II.2.1 Solicitudes de suscripción o adquisición

II.2.1.1 El mercado de pagarés de Renfe se instrumenta mediante un programa de emisiones continuas (según se expone en el punto II.2.a), complementado con un mercado de negociación telefónica (según se expone en el punto II.2.b).

II.2.1.2 Los pagarés de Renfe, una vez admitidos a cotización en Mercado Secundario y cumplidos los requisitos contemplados en la Orden Ministerial de fecha 31 de julio de 1991 sobre valores de elevada liquidez, serán aptos para cubrir las exigencias de inversión de la Instituciones de Inversión Colectivas, Compañías de Seguros, Fondos y Planes de Pensiones y de cualquiera otras Instituciones y Empresas Mercantiles que deban cumplir con obligaciones administrativas de inversión en valores de renta fija con cotización en Mercado Secundario Organizado.

II.2.1.3 Tras la verificación y registro por parte de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, el presente programa de pagarés tendrá una duración de un año a contar desde la fecha de la primera emisión realizada al amparo del Folleto Informativo inscrito en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Por el propio procedimiento de emisión no pueden existir valores emitidos no suscritos.

Una vez entre en vigor el presente programa, no se emitirán pagarés del anterior programa, en caso de encontrarse vigente.

II.2.1.4 Los inversores podrán dirigir sus peticiones de suscripción a las Entidades Delegadas de Renfe relacionadas en el punto II.2.2.1.

II.2.1.5 En el punto II.2 se exponen detalladamente todos los aspectos referentes a las fechas, período de suscripción o adquisición así como el lugar, forma y fechas a realizar el desembolso de los valores de cada modalidad de emisión.

Las Entidades Delegadas Suscriptoras de pagarés abonarán el importe efectivo de los mismos a Renfe antes de las 11:00 horas del día de la emisión de los pagarés en la cuenta que ésta indique.

II.2.1.6 En todos los casos de suscripción de los pagarés, cualquiera que sea el procedimiento de emisión, Renfe expedirá un Certificado de Adquisición según se expone en el punto II.1.7. Este Certificado se enviará a la Entidad Delegada en un plazo máximo de tres días.

Estos pagarés estarán representados por anotaciones en cuenta, por tanto se seguirán los mecanismos establecidos por las normas de funcionamiento del Mercado AIAFF en cuanto a su inscripción en el Registro de Anotaciones en cuenta. Así mismo la documentación acreditativa de haberse realizado esta inscripción a favor de los titulares de los valores se registrará en cada momento por las normas establecidas al respecto por la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A. En este sentido se hace constar que la entidad encargada del registro contable de estos pagarés será la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.

II.2.2 Colocación y Adjudicación de los Valores

Los pagarés de Renfe se pueden adquirir a través de las denominadas Entidades Delegadas que posteriormente se relacionan. Para obtener la condición de Entidad Delegada de Renfe será necesario pertenecer a alguna de las siguientes categorías de entidades:

- Bancos.
- Cajas de Ahorro.
- Sociedades de Valores.
- Agencias de Valores.

II.2.2.1 Relación de Entidades Delegadas que intervienen en la colocación o comercialización de los valores

Actualmente las Entidades Delegadas de Renfe son las siguientes:

BANCOS

BANCO ATLÁNTICO, S.A.
BARCLAYS BANK, S.A.
BANCO URQUIJO, S.A.
BANKINTER, S.A.
BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO, S.A.
BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A.
BANCO SANTANDER CENTRAL HISPANO, S.A.
BANCO PASTOR, S.A.
BANCO DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, S.A.
BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A.
BANCO COOPERATIVO ESPAÑOL, S.A.
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE BANCA DE NEGOCIOS, S.A.
DEUTSCHE BANK, S.A.E.
BANCO BANIF, S.A.
CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ SUCURSAL EN ESPAÑA, S.A.
SOCIETE GENERALE, SUCURSAL EN ESPAÑA, S.A.
BANCO DE SABADELL, S.A.

CAJAS DE AHORRO

BILBAO BIZKAIA KUTXA
IBERCAJA
CAJA DE AHORROS Y MONTE PIEDAD DE MADRID
CAJA ESPAÑA DE INVERSIONES C.A.M.P.
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO
CAJA DE AHORROS Y PENSIONES DE BARCELONA

SOCIEDADES DE VALORES

RENTA 4F S.V.B., S.A.
AHORRO CORPORACIÓN FINANCIERA, S.V.B., S.A.
EUROSAFEI, S.V.B., S.A.
INVERSEGUROS, S.V., S.A.
BENITO Y MONJARDIN, S.V., S.A.
BETA CAPITAL, S.V., S.A.
FINANDUERO, S.V., S.A.

AGENCIAS DE VALORES

MERCHBOLSA AG.V., S.A.

Este grupo de Entidades podrán ser modificadas a criterio de Renfe a lo largo del desarrollo del programa, comunicando dichas modificaciones a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

II.2.2.2 No existe Entidad Directora en las emisiones de pagarés amparados en el presente programa.

II.2.2.3 Las Entidades Delegadas no aseguran la colocación de los valores a los que hace referencia el presente folleto.

II.2.2.4 No procede.

II.2.2.5 Los procedimientos de colocación de este programa de pagarés no permiten la realización de prorrateo.

II.2.3 Plazo y forma de entrega de los valores

Los valores negociables estarán representados por medio de anotaciones en cuenta con arreglo a los dispuesto en el R.D. 116/1992 de 14 de febrero, y se constituirán como tales en virtud de su inscripción en el correspondiente registro contable, de acuerdo con los plazos y procedimientos habituales practicados por la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., entidad encargada de la compensación y liquidación de los pagarés.

Renfe, tanto para la venta a través de asignación automática como para la venta mediante negociación telefónica, confeccionará un Certificado de Adquisición que se enviará a las Entidades Delegadas en un plazo máximo de tres días.

II.2.4 No procede.

II.3 Información legal y acuerdos sociales

II.3.1 El Programa de Emisión de Pagarés de Empresa a que se refiere este folleto se efectúa al amparo de acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en su sesión del 25 de febrero de 2003, el cual se incluye como anexo I y forma parte integrante del presente folleto.

Contando con la cuantía del Programa de Emisión de Pagarés a que se refiere este folleto, la cantidad dispuesta en préstamos a largo plazo y en emisiones de obligaciones, bonos y pagarés hasta la fecha de inscripción de este folleto en los Registros Oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores no supera la cuantía autorizada en el anexo III "operaciones de crédito autorizadas a organismos públicos" de la Ley 52/2002 de Presupuestos Generales del Estado para 2002.

La Ley 52/2002 fija para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles un importe de 451.541 miles de euros. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2003, por lo que no afectará a las operaciones de tesorería que se concierten y amorticen en el año, ni se computará en el mismo la refinanciación de la deuda contraída a corto y largo plazo.

Aunque este programa de pagarés ha sido autorizado por una saldo vivo máximo de 700 MM de euros ampliable hasta 1.000 MM de euros, en cada momento, Renfe solamente podrá emitir, dentro de cada ejercicio, de forma que la diferencia de saldos entre 1 de

enero y 31 de diciembre de 2003, sea tal que, sumado al resto de recursos concertados dentro del mismo año, no supere el endeudamiento total autorizado.

Los pagarés a emitir de acuerdo con las condiciones contenidas en este folleto constituyen valores negociables representativos de captación y utilización de capitales ajenos y tienen la consideración de activos financieros con rendimiento implícito.

II.3.2 No procede.

II.3.4 Esta emisión de pagarés de empresa no está sujeta ni necesita de autorización administrativa previa alguna.

II.3.5 Régimen jurídico de los valores

Los valores que se emitan por medio del presente programa están sujetos al régimen legal típico.

En virtud de lo dispuesto en el Real Decreto 116/1992, la certeza y efectividad de los derechos de su primer titular y de los siguientes vendrá determinada por el apunte correspondiente en la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.

La emisión de valores reflejada en el presente folleto, así como su régimen jurídico o garantías que incorporan, no se oponen a la legislación vigente, ajustándose a la Ley 24/1988 de 28 de julio, del Mercado de Valores, Ley 37/1998, de 16 de noviembre, de reforma de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, Real Decreto 291/1992 y Real Decreto 2590/1998 de 7 de diciembre que modifica la anterior, Orden Ministerial de 12 de julio de 1993 y la circular 2/1999, de 22 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

II.3.6 Garantías de la Emisión u oferta

Las emisiones de pagarés que se realicen con ocasión de la puesta en funcionamiento del presente programa gozan de la garantía del Patrimonio de Renfe y se destinan a financiar el presupuesto de explotación de Renfe.

II.3.7 Forma de representación

Los valores negociables estarán representados por medio de anotaciones en cuenta con arreglo a lo dispuesto en el R.D. 116/1992 de 14 de febrero, y se constituirán como tales en virtud de su inscripción en el correspondiente registro contable, de acuerdo con los plazos y procedimientos habituales practicados por la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., entidad encargada de la compensación y liquidación de los pagarés, con domicilio en Madrid, calle Orense nº 4.

A los suscriptores les serán entregados en el mismo momento del desembolso los justificantes de la suscripción y posteriormente se les enviará certificado definitivo de la adquisición, que será entregado antes de la fecha de vencimiento.

II.3.8 Sometimiento a fuero

Este Programa de Emisión de Pagarés está sujeto, respecto a su régimen jurídico, al ordenamiento legal español. Las partes se someten expresamente al fuero de los Juzgados y Tribunales españoles.

II.3.9 Ley de Circulación de Valores

No existen restricciones particulares a la libre transmisibilidad de los pagarés que se emiten.

II.3.10 El acuerdo del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles que se incluyen en este folleto como anexo I recoge la autorización para solicitar la admisión a cotización y negociación de los pagarés objeto del presente programa en AIAF Mercado de Renta Fija, S.A.

II.4 Cotización en mercados secundarios organizados

II.4.1 Renfe solicitará la admisión a cotización en AIAF Mercado de Renta Fija, a tal efecto hace constar que conoce los requisitos y condiciones que se exigen para su admisión, permanencia y exclusión, y que la Sociedad acepta cumplir.

Renfe estima que la admisión a cotización se efectuará en un plazo máximo de una semana desde la emisión. No obstante el plazo de admisión nunca será superior al vencimiento del pagaré. Una vez que los pagarés coticen en el Mercado AIAF, se considerarán de elevada liquidez, al cumplir todos los requisitos estipulados en el O.M. de 31 de julio de 1991.

A tal fin, realizará los trámites necesarios ante el correspondiente Organismo Rector, para que teniendo en cuenta los períodos habituales del procedimiento de verificación, no se supere el plazo comprometido. No obstante, en el caso de superarse el citado plazo se harán públicos a las Entidades Delegadas, Comisión Nacional del Mercado de Valores e Inversores Particulares por medio de inserción en prensa, sin perjuicio de la eventual responsabilidad en que pueda incurrir Renfe por esta razón cuando se trate de causas imputables al Emisor, los motivos que lo han originado y la fecha prevista de cotización.

II.4.2 Datos relativos a la negociación de valores de Renta Fija de Renfe

Emisiones admitidas a negociación bursátil a la fecha de inscripción de este folleto en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Emisión	Clase de Valor	Importe Vivo Millones €	Nominal por Valor Euros	Número de Valores
OB. Renfe Vto.2004	Obligaciones	60,101	150.253,03	400
OB. Renfe Vto. 2024	Obligaciones	90,152	150.253,03	600
OB. Renfe Vto. 2024 c/ 10,50%	Obligaciones	48,081	150.253,03	320
OB. Renfe Vto. 2024 c/10,55%	Obligaciones	18,030	150.253,03	120
OB. Renfe Julio 1995	Bonos	36,061	150.253,03	240
TOTAL		252,425		

Emisiones admitidas a negociación en A.I.A.F Mercado de Renta Fija a la fecha de inscripción de este folleto en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Emisión	Clase de Valor	Importe Vivo Millones €	Nominal por Valor (Euros)	Número de Valores
OB. Renfe Marzo 1996	Obligaciones	180,303	30.050,61	6.000
OB. Renfe c/9,55% Vto. 2005	Obligaciones	60,101	150.253,03	400
OB. Renfe Vto. 2009	Obligaciones	60,101	150.253,03	400
TOTAL		300,505		

Con independencia de las Obligaciones en circulación anteriormente relacionadas, Renfe tiene admitidas a cotización 5 emisiones efectuadas entre 1949 y 1957, todas ellas al 4% de interés y que representan un importe nominal vivo de 5.093.817,94 euros a 31 de enero de 2003. El servicio financiero de estas Obligaciones lo asume directamente el Estado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 5/1968 de 5 de abril de Presupuestos Generales del Estado, en consecuencia, el importe vivo no representa un pasivo para Renfe.

II.4.2.1. Datos sobre la contratación de los valores admitidos a negociación oficial

Ver anexo V.

II.4.2.2. Entidades de Contrapartida. Aportación de liquidez al mercado

Con el fin de establecer un mecanismo de liquidez y de cumplir con los requisitos exigidos en la Orden de 31/7/1991, sobre valores de elevada liquidez, Renfe ha decidido dotar de dicha liquidez a través de las siguientes Entidades Delegadas:

Santander Central Hispano, S.A.
Caja de Ahorros y Monte Piedad de Madrid
Barclays Bank, S.A.

Confederación Española de Cajas de Ahorro
 Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
 Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A.

(en adelante **Entidades de Liquidez al Mercado**), en las condiciones establecidas en el contrato de liquidez depositado en C.N.M.V. y cuyas estipulaciones principales se exponen a continuación:

➤ **PRIMERA:** La liquidez que las **Entidades de Liquidez al Mercado** ofrecerán a los tenedores de los referidos Pagarés, sólo se hará extensiva a los emitidos al amparo del presente folleto, registrado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

➤ **SEGUNDA:** Las **Entidades de Liquidez al Mercado** cotizarán precios de compra y venta de los pagarés aquí referenciados, una vez que sean admitidos a cotización en el mercado de Renta Fija de la Asociación de Intermediarios de Activos Financieros (AIAF) de acuerdo con las distintas estipulaciones de este contrato. Los precios de compra ofrecidos por las **Entidades de Liquidez del Mercado** serán vinculantes para importes nominales de hasta **600.000 (SEISCIENTOS MIL)** euros.

Las **Entidades de Liquidez al Mercado** podrán excusar el cumplimiento de sus obligaciones de dar liquidez cuando los Pagarés en libros que ostenten de forma individual, adquiridos directamente en el mercado, en cumplimiento de su actuación como **Entidades de Liquidez al Mercado**, ascienda al límite máximo que a continuación se relaciona:

ENTIDADES DE LIQUIDEZ AL MERCADO	MM. euros
Santander Central Hispano, S.A.	30
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	30
Barclays Bank, S.A.	30
Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA)	30
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	30
Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A.	3
TOTAL	153

No obstante el compromiso adquirido por Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A. quedará sin efectividad en el momento en que esta sociedad alcance el límite de concentración de activos, o llegue al límite de los coeficientes de solvencia establecido por el Real Decreto 276/89.

➤ **TERCERA:** La cotización de los precios ofrecidos por las **Entidades de Liquidez al Mercado** reflejarán en cada momento la situación de liquidez existente en el mercado.

Los precios de compra estarán en función de las condiciones del mercado, si bien, las **Entidades de Liquidez al Mercado** podrán decidir los precios de compra y venta que coticen y cambiar ambos cuando lo consideren oportuno. Estos precios representarán las rentabilidades que las **Entidades de Liquidez al**

Mercado consideren prudente establecer en función de su percepción de la situación del mercado de pagarés y de los mercados de renta fija en general, así como de otros mercados financieros.

La cotización de **precios de venta** estará sujeta a la disponibilidad del papel en el mercado, comprometiéndose las **Entidades de Liquidez al Mercado** a actuar con la máxima diligencia e interés para localizar, ya sea en sus propias carteras, en la de otras entidades, o bien en la de la propia Renfe, valores con los que corresponder a las posibles demandas de clientes y/o mercado.

Las **Entidades de Liquidez al Mercado** no tendrán que justificar a Renfe los precios de compra o venta que tengan en el mercado en cada momento, no obstante y a petición de Renfe, las **Entidades de Liquidez al Mercado** informarán de los niveles de precios que tengan puestos en el mercado. El precio de venta no podrá exceder en un 10%, en términos de TIR, al precio de compra, con un máximo de 0,50 puntos porcentuales.

Las **Entidades de Liquidez al Mercado** se obligan asimismo a cotizar y hacer difusión de precios por medio de:

1º) Sistema de cotización en Reuters, que en formato multicontribuido pudiera desarrollar Renfe.

2º) Servicio de Reuters mediante el sistema SECA (Sistema Estandarizado de Cotizaciones AIAF), a través de las páginas:

- **SCHBOND** (Santander Central Hispano, S.A.).
- **CAJAP** (Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid).
- **BRCY** (Barclays Bank, S.A.).
- **CAJB** (Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA)).
- **BBVACORP09** (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.).
- **ACFR** (Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A.).

Igualmente las **Entidades de Liquidez al Mercado** se obligan a tener a disposición de Renfe cualquier información relativa a las operaciones realizadas de acuerdo con las estipulaciones de este Contrato.

➤ **CUARTA:** Los precios de compra o venta se expresarán en tipo de interés nominal (%), en base 365 días e interés simple para los plazos hasta 365 días y compuesto para plazos superiores.

A tal efecto se establecerán condiciones para plazos de 3, 6, 9, 12, y 18 meses, aplicándose para plazos intermedios un tipo de interés promedio entre el tipo aplicado al plazo inferior y superior respectivamente.

➤ **QUINTA:** Las **Entidades de liquidez al mercado** se obligan a remitir a Renfe con periodicidad diaria, información de los volúmenes y precios medios contratados, bien a través de la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A., bien de la Asociación de Intermediarios de Activos Financieros AIAF, o bien mediante publicación en prensa.

➤ **SEXTA:** Las **Entidades de Liquidez al Mercado** no garantizan, ni avalan, ni establecen pacto de recompra, ni asumen responsabilidad alguna en

este documento respecto del buen fin de los pagarés referidos en este contrato. Asimismo no asumen, ni realizan ningún juicio sobre la solvencia de Renfe.

➤ **SÉPTIMA:** Las **Entidades de Liquidez al Mercado** quedarán exoneradas de sus responsabilidades de liquidez ante cambios en las circunstancias legales actuales que afecten a la compraventa de los pagarés por parte de las **Entidades de Liquidez al Mercado** o bien, a la habitual operativa de las entidades de crédito; así mismo, quedarán exoneradas de su responsabilidad de liquidez cuando se produzca un cambio en la naturaleza estatutaria de Renfe que pueda afectar a los compromisos adquiridos de acuerdo con este contrato.

Renfe dejará de emitir pagarés a cargo del presente programa hasta que encuentre una nueva **Entidad de Liquidez al Mercado**, a no ser que la suma de las cantidades a las que se obligan las restantes Entidades alcancen el 10% del saldo vivo del programa, todo ello con objeto de que los pagarés emitidos reúnan siempre las características de elevada liquidez.

➤ **OCTAVA:** Las **Entidades de Liquidez al Mercado** declaran ser miembros de AIAF Mercado de Renta Fija, comprometiéndose a cumplir en todo momento los Estatutos y demás normas aplicables y vigentes en cada momento del Mercado AIAF.

➤ **NOVENA:** Los gastos derivados o que puedan derivarse en relación con la preparación, formalización, ejecución o desarrollo del presente contrato, así como los servicios a realizar por las **Entidades de Liquidez al Mercado**, no serán imputables a Renfe, que queda totalmente liberada de cualquier coste o comisión de esta forma originado. En ningún caso dichos gastos serán repercutibles a los inversores.

➤ **DÉCIMA:** Las condiciones recogidas en el presente contrato serán registradas en la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

➤ **UNDÉCIMA:** El presente contrato tendrá una vigencia de un año desde la primera emisión del programa, prorrogable automáticamente por periodos anuales si fueran coincidentes con la vigencia de futuros programas.

Este contrato podrá ser cancelado a petición de cualquiera de las partes, con un preaviso de 30 días sobre dicha fecha.

No obstante, no cesará la obligación de la **Entidad de Liquidez al Mercado**, hasta que una nueva Entidad asuma su posición, a no ser que la suma de las cantidades a las que se obligan las restantes Entidades alcancen el 10% del saldo vivo máximo del programa.

En el caso que Renfe no encuentre nueva Entidad, la **Entidad de Liquidez al Mercado** podrá ofrecer una Entidad sustitutoria en un plazo máximo de 30 días, sujeta a las mismas condiciones que el presente contrato y que deberá ser aceptada por Renfe, manteniendo entre tanto lo dispuesto en el párrafo anterior.

En caso de vencimiento del programa, las condiciones recogidas en el presente contrato se mantendrán vigentes y de obligado cumplimiento por la **Entidad de Liquidez al Mercado** para los pagarés emitidos con anterioridad a la fecha de resolución y hasta el vencimiento de los mismos.

- **DUODÉCIMA:** Cualquier forma de resolución de este contrato será comunicada a la Comisión Nacional del Mercado de Valores por las partes intervinientes.
- **DECIMOTERCERA:** El presente compromiso se registrará, en primer término por las estipulaciones contenidas en este contrato y en lo que en dichas estipulaciones no estuviese previsto se atenderán las partes a las disposiciones del Código de Comercio, a los usos y costumbres mercantiles y, en su defecto a lo dispuesto en el Código Civil.
- **DECIMOCUARTA:** Las partes se someten expresamente al fuero de los Juzgados y Tribunales de la Villa de Madrid, que entenderán de cuantas cuestiones origine la interpretación, cumplimiento, ejecución y resolución del presente contrato, renunciando a cualquier jurisdicción que pudiera corresponderles.

En caso de ampliación del saldo vivo del presente programa, Renfe se compromete a mantener contratos con las **Entidades de Liquidez al Mercado** por un importe mínimo del 10% del saldo vivo máximo.

II.5 Finalidad de la operación y su efecto en las cargas y servicio de la financiación ajena de la entidad emisora

II.5.1 Finalidad del Programa de emisión de pagarés

II.5.1.1 El importe neto de la emisión se destinará al refuerzo de la situación financiera de la cuenta de explotación de Renfe.

II.5.1.2 No aplicable.

II.5.2 Cargas y servicios de la financiación ajena

A continuación se expresan las cargas y servicios de la financiación de Renfe.

CARGAS DE LA FINANCIACIÓN AJENA					
	2001	2002	2003 (1)	2004 (1)	2005 (1)
Emisiones Renta Fija	105,705	78,223	65,880	76,220	76,890
Resto Deuda	336,325	302,186	277,000	386,500	472,700
TOTAL	442,030	380,409	342,880	462,720	549,590

(1).- Importes estimados con datos a 31/12/2002

Cifras en millones de euros

SERVICIO DE LA FINANCIACIÓN AJENA					
	2001	2002	2003 (1)	2004 (1)	2005 (1)
Emisiones Renta Fija	1.903,345	2.688,070	2.700,000	2.600,000	2.600,000
Resto Deuda	1.272,000	650,000	800,000	1.980,000	1.340,000
TOTAL	3.175,345	3.338,070	3.500,000	4.580,000	3.944,000

(1).- Importes estimados con datos a 31/12/2002

Cifras en millones de euros

AVALES Y OTRAS GARANTÍAS DE RENFE					
2001	2002	2003 (1)	2004 (1)	2005 (1)	
45,116	34,147	36,000	38,000	38,500	

(1).- Importes estimados con datos a 31/12/2002

Cifras en millones de euros

CAPÍTULO V

INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

CAPÍTULO V

INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

V.1. Cuadros resumen de los presupuestos anuales liquidados y verificados por I.G.A.E.

Los presupuestos anuales de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles de los dos últimos años son los siguientes:

	AÑO 1999			AÑO 2000		
	PPTO	REAL	DIF.	PPTO	REAL	DIF.
GASTOS DE PERSONAL (1)	987,805	1.032,701	44,896	997,512	1.100,525	103,013
GASTOS FINANCIEROS	432,705	390,568	-42,137	394,564	420,450	25,886
COMPRAS SERV. EXTERNOS Y OTROS GASTOS (2)(4)	811,277	866,605	55,328	901,789	904,518	2,729
AMORTIZACIONES	490,528	479,896	-10,632	496,111	486,579	-9,532
PROVISIONES(4)	3,684	1,016	-2,668	1,695	1,274	-0,421
TOTAL DEBE	2.725,999	2.770,786	44,787	2.791,671	2.913,346	121,675
VENTAS NETAS	1.118,262	1.131,224	12,962	1.174,389	1.189,751	15,362
INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN (3)	244,612	257,426	12,814	296,341	339,476	43,135
SUBVENCIONES A LA EXPLOTACIÓN	1.152,861	1.185,821	32,960	1.144,021	1.209,988	65,967
PROVISIONES APLICADAS A SU FINALIDAD (4)	0	0	0	0	0	0
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN (2)	210,264	196,315	-13,949	176,920	174,131	-2,789
TOTAL HABER	2.725,999	2.770,786	44,787	2.791,671	2.913,346	121,675

Cifras en millones de euros.

(1) En la cifra Presupuestos no se incluyen los costes del Expediente de Regulación de Empleo, sí estando incluidos en las columnas de Real.

(2) Incluye “Pérdidas por Retiro de Inmovilizado”. Además, en la columna Real se incorporan “Resultados Extraordinarios”.

(3) Incluye “Aplicación Subvenciones en Capital”.

(4) Las modificaciones legislativas introducidas por la Ley 66/1997 art.6 de 30 de diciembre, establecieron un nuevo método de cálculo del porcentaje de deducción de las cuotas del IVA soportado. La aplicación de dicho cálculo supuso para Renfe en el ejercicio 1999 un incremento de la cifra de gastos correspondiente a IVA soportado no deducible de 55.053 miles de euros, que no fueron presupuestados y que se incluyen en este epígrafe. Este concepto ha sido presupuestado para los años siguientes.

Estos ejercicios han sido liquidados de forma definitiva por la Intervención General de la administración del Estado.

V.2. Cuadros resumen de los presupuestos anuales más recientes

Los presupuestos anuales de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles de los dos últimos años, junto con el presupuesto para el año 2003 son los siguientes:

	AÑO 2001			AÑO 2002 (30/11/2002)			AÑO 2003
	PPTO	REAL	DIF.	PPTO	REAL	DIF.	PPTO
GASTOS DE PERSONAL (1)	1.072,118	1.150,325	78,137	1.047,117	1.072,420	25,303	1.139,590
GASTOS FINANCIEROS	444,148	422,289	-21,859	391,581	328,342	-63,239	388,500
COMPRAS SERV. EXTERNOS Y OTROS GASTOS (2)	952,538	973,117	20,639	938,438	914,806	-23,632	1.111,030
AMORTIZACIONES	502,807	490,732	-12,075	473,797	457,075	-16,722	506,160
PROVISIONES	0,577	1,100	0,523	0,050	0,050	0	1,060
TOTAL DEBE	2.972,258	3.037,623	65,365	2.850,983	2.772,693	-78,290	3.146,340
VENTAS NETAS	1.259,217	1.268,881	9,664	1.233,545	1.222,695	-10,850	1.395,350
INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN (3) (4)	340,828	394,648	53,820	348,961	371,376	22,415	400,310
SUBVENCIONES A LA EXPLOTACIÓN	1.196,765	1.238,512	41,747	1.133,013	1.153,959	20,946	1.233,530
PROVISIONES APLICADAS A SU FINALIDAD	0	0	0	0	0	0	0
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN (5)	175,448	135,582	-39,866	135,464	24,663	-110,801	117,150
TOTAL HABER	2.972,258	3.037,623	65,365	2.850,983	2.772,693	-78,290	3.146,340

Cifras en millones de euros.

(1) En la cifra presupuestos no se incluyen los costes del Expediente de Regulación de Empleo, sí estando incluidos en las columnas de Real.

(2) Incluye "Pérdidas por Retiro de Inmovilizado". Además, en la columna Real se incorporan "Resultados Extraordinarios".

(3) Incluye "Aplicación Subvenciones en Capital".

(4) Incluye, para los ejercicios 2002 y 2003, los ingresos previstos y reales en concepto de recaudación de la Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros creada mediante el artículo 29 de la Ley 24/2001 de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.

(5) Coincide con el Resultado antes de Impuesto de Sociedades.

El ejercicio 2001 está pendiente de liquidación definitiva por la Intervención General de la Administración del Estado, y el ejercicio 2002 además está pendiente del cierre de cuentas y aprobación por el Consejo de Administración de Renfe.

V.3. Operaciones de endeudamiento

V.3.1. Operaciones de Préstamo o Empréstito pendientes de amortización

Las operaciones de préstamo o empréstito concertadas por Renfe que se encuentran pendientes de vencimiento al 31 de diciembre de 2002, así como las amortizaciones o cargas financieras de los tres próximos años se exponen en el siguiente cuadro:

Millones de euros	Endeudamiento 31/12/2002	AMORTIZACIONES Y CARGAS FINANCIERAS					
		2003		2004		2005	
		Amortiza.	Cargas	Amortiza.	Cargas	Amortiza.	Cargas
Pagarés	394,310	394,150	6,440	0,160	0,008	-	-
Obligaciones	552,931	-	54,881	60,101	54,881	60,101	48,691
Préstamos	3.229,707	150,253	129,545	-	112,024	-	114,568
Fin. Exterior	3.057,606	505,206	137,482	404,334	111,576	405,331	97,521
TOTALES	7.234,554	1.049,609	328,348	464,595	278,489	465,432	260,78

La deuda de Renfe a 31 de enero de 2003 es la siguiente:

CONCEPTO	IMPORTE
Pagarés	471,850
Obligaciones	552,931
Préstamos	3.252,985
Financiación Exterior (*)	3.029,367
TOTAL DEUDA	7.307,133

(*) A cambios del 31 de enero de 2003. Millones de euros.

A continuación se relacionan los empréstitos pendientes de vencimiento a 31 de enero de 2003:

A) Pagarés:

SALDO VIVO A 31 ENERO 2003	
VENCIMIENTO	NOMINAL TOTAL
FEBRERO 2003	129,935
MARZO 2003	62,475
ABRIL 2003	142,865
MAYO 2003	27,885
JUNIO 2003	22,615
JULIO 2003	83,800
AGOSTO 2003	0,070
SEPTIEMBRE 2003	1,475
OCTUBRE 2003	0,040
NOVIEMBRE 2003	0,075
DICIEMBRE 2003	0,230
ENERO 2004	0,275
MARZO 2004	0,010
ABRIL 2004	0,070
JULIO 2004	0,030
TOTAL	471,850

Cifras en millones de euros.

B) Obligaciones admitidas a cotización:

Renfe tiene admitidas a cotización en Bolsa las siguientes emisiones:

EMISIÓN	IMPORTE VIVO (Millones euros)	NOMINAL POR VALOR (Euros)	NUMERO DE VALORES
OB. Renfe Vto.2004	60,101	150.253,03	400
OB. Renfe Vto.2024	90,152	150.253,03	600
OB. Renfe Vto.2024 c/10,50%	48,081	150.253,03	320
OB. Renfe Vto.2024 c/10,55%	18,030	150.253,03	120
OB. Renfe Julio 1995	36,061	150.253,03	240
TOTAL	252,425		

A 31 de enero de 2003, Renfe tenía admitidas a negociación en el mercado A.I.A.F. de Renta Fija las siguientes emisiones:

EMISIÓN	IMPORTE VIVO (Millones de euros)	NOMINAL POR VALOR (Euros)	NUMERO DE VALORES
OB. Renfe Marzo 1996	180,303	30.050,61	6.000
OB. Renfe c/9,95% Vto.2005	60,101	150.253,03	400
OB. Renfe Vto.2009	60,101	150.253,03	400
TOTAL	300,505		

Con independencia de las obligaciones en circulación anteriormente relacionadas, Renfe tiene admitidas a cotización 5 emisiones efectuadas entre 1949 y 1957, todas ellas al 4% de interés y que representan un importe nominal vivo de 5.093.817,94 euros a 31 de enero de 2003. El servicio financiero de estas obligaciones lo asume directamente el Estado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 5/1968 de 5 de abril de Presupuestos Generales del Estado; en consecuencia, el importe vivo no representa un pasivo para Renfe.

A) Financiación Exterior:

DIVISAS	IMPORTE
EUR	1.795.896.847
CHF	1.298.299.590
JPY	45.072.222.222
TOTAL C/V EUROS (*)	3.029.367.116

(*) A cambios del 31/01/2003. Euros.

V.3.3 Principales inversiones realizadas durante los tres últimos años

Año 2000

La inversión total de este ejercicio ha sido de 506,996 millones de euros que se distribuyen en:

1.- Infraestructura, Estaciones y Activos Patrimoniales (274,175 millones de euros – 54%-), destacando:

- Reposición de activos de infraestructura y circulación: 138,846 millones de euros.
- Convenios de financiación compartida con la Xunta de Galicia y la Junta de Castilla y León para la rehabilitación de infraestructuras en sus respectivas Comunidades Autónomas: 66,538 millones de euros.
- Modernización de terminales de viajeros: 16,546 millones de euros.

- Actuaciones en activos patrimoniales para su puesta en valor comercial: 18,115 millones de euros.
- Rehabilitación de terminales de mercancías: 6,785 millones de euros.

2.- Trenes (162,910 millones de euros –32%-), destacando:

- Adquisición de 46 trenes para Cercanías contratados en 1999: 61,724 millones de euros.
- Adquisición de 16 composiciones Talgo de rodadura desplazable: 42,810 millones de euros.
- Adquisición de 7 trenes diesel para Regionales que prestarán servicio en la zona de Galicia.
- Programa de adquisición y modernización de vagones de Cargas y vagones porta-contenedores de Transporte Combinado: 12,339 millones de euros.

3.- Talleres, Telecomunicaciones Comerciales y Medios Industriales Informáticos (62,379 millones de euros –12%-), destacando:

- Ampliación de la red de fibra óptica, ligada a nuevos contratos con clientes de Telecomunicaciones Comerciales: 35,592 millones de euros.
- Instalaciones Industriales para la mejora de la productividad en talleres: 7,272 millones de euros.

4.- Inversiones Financieras (7,531 millones de euros –2%-), destacando:

- Las inversiones financieras corresponden fundamentalmente a la constitución de sociedades, en las que Renfe participa hasta un máximo del 40%, con empresas del sector inmobiliario, con el fin de optimizar los beneficios derivados de la venta de terrenos innecesarios para la explotación ferroviaria.

Año 2001

Durante este ejercicio se han contratado trenes para la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. El valor de estos contratos es:

- 16 trenes Siemens: 401,872 millones € .
- 16 trenes consorcio liderado por TALGO: 329,774 millones € .
- 20 trenes a 250 km./h.: 223,933 millones € .
- 12 trenes de rodadura desplazable: 136,550 millones € .

El gasto en inversión de estos contratos se producirá entre los años 2001 y 2005, salvo que se adopte alguna fórmula de adquisición y financiación diferente al actual.

La distribución del gasto en inversiones ha sido:

- 1.- Infraestructura, Estaciones y Patrimonio : 314,546 millones de € (55%)
- 2.- Trenes : 204,152 millones € (36%)
- 3.- Talleres, Telecomunicaciones Comerciales y otros medios: 47,768 mill. € (8%)
- 4.- Inversiones Financieras: 7,26 millones € (1%)

Dentro de cada grupo, inversiones destacables son:

1.- Infraestructura, Estaciones y Patrimonio:

- Reposición de activos de infraestructura y circulación: 170,796 millones € .
- Convenios de financiación compartida con la Xunta de Galicia y la Junta de Castilla y León para la rehabilitación de infraestructuras en sus respectivas CC.AA.: 62,193 millones € .
- Actuaciones sobre activos patrimoniales para su puesta en valor comercial: 18,678 millones € .

2.- Trenes:

Trenes destinados a la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona:

- 16 trenes Siemens y 16 trenes Talgo: 39,625 millones de euros.
- 20 trenes a 250 km./h.: 12,188 millones de euros.

Trenes para líneas convencionales:

- 46 trenes para Cercanías contratados en el año 1999: 9,821 millones de euros.
- 7 automotores TRD para servicios regionales: 14,953 millones de euros.
- 22 composiciones TALGO de rodadura adaptable al ancho internacional: 32,833 millones de euros.
- Programa de sustitución de vagones para mercados especializados de Cargas y Transporte Combinado: 49,283 millones de euros.

3.- Talleres, Telecomunicaciones Comerciales y otros medios

- Para la ampliación de la red de fibra óptica, ligada a nuevos contratos con clientes de Telecomunicaciones Comerciales se han invertido 24,149 millones de euros.

4.- Inversiones Financieras

- Las inversiones financieras más destacables han sido la participación de Renfe (40%) con Riofisa (60%) para formar la sociedad NEFSA (2,104 millones de euros) con el fin de promover comercialmente estaciones Renfe.

Año 2002 (pendiente de cierre contable definitivo).

Durante este ejercicio la empresa ha invertido 604,656 millones de euros. Los programas y proyectos más relevantes dentro de cada grupo de inversiones han sido:

1.- Infraestructura, Estaciones y Patrimonio

- Reposición de activos de infraestructura y circulación: 223,077 millones de euros.
- Convenios de financiación compartida con la Xunta de Galicia y la Junta de Castilla y León para la rehabilitación de infraestructuras en sus respectivas Comunidades Autónomas: 50,513 millones de euros.

- Modernización de terminales de viajeros en líneas convencionales y en la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona: 39,446 millones de euros.
- Actuaciones sobre activos patrimoniales para su puesta en valor comercial: 16,834 millones de euros.

2.- Trenes

Trenes para líneas convencionales:

- 14 trenes de Cercanías de la nueva serie 2000: 16,202 millones de euros.
- 21 automotores diesel para Regionales: 10,248 millones de euros.
- 22 composiciones Talgo de rodadura adaptable al ancho internacional: 6,596 millones de euros.
- Programa de sustitución de vagones para mercados especializados de Cargas y Transporte Combinado: 17,429 millones de euros.

3.- Talleres, Telecomunicaciones Comerciales y otros medios

- Para la ampliación de la red de fibra óptica, ligada a nuevos contratos con clientes de Telecomunicaciones Comerciales se han invertido 7,374 millones de euros.
- En instalaciones industriales, para mejora de productividad en talleres, y en piezas de parque para trenes la inversión ha sido de 10,144 millones de euros.

4.- Inversiones financieras

Las inversiones financieras de este ejercicio corresponden a la formación de sociedades con empresas del sector logístico y de transportes por importe de 20,176 millones de euros.

Año 2003 (Presupuestos Generales del Estado)

Durante el ejercicio 2003 está previsto realizar una inversión de 935,564 millones de euros, de los que 916,957 millones de euros corresponden a inversiones materiales y 18,607 millones de euros a inversiones financieras.

Dentro de las inversiones materiales se incluyen 205,549 millones de euros correspondientes a actuaciones derivadas de la nueva infraestructura Madrid-Barcelona, 99,720 millones de euros a convenios con las CC.AA., 90 millones de euros a obras en la red convencional relacionadas con la alta velocidad, pendientes de definir y el resto (521,688 millones de euros) son inversiones para reposición y rehabilitación de activos existentes (inversión básica).

De la inversión básica, el 41% corresponde a inversión en activos de infraestructura y el resto corresponde a material rodante, talleres y otros activos.

Entre la inversión básica en material rodante destacan los siguientes proyectos:

En **Cercanías**, 14 trenes CIVIA (24,598 millones de euros) actualmente en ejecución (10 de los trenes se entregarán en el año) y la adquisición de otros 80 que se esperan contratar en el ejercicio 2003 (34,400 millones de euros).

En **Regionales**, hay que señalar la adquisición de 21 nuevos trenes TRD 3 (18,952 millones de euros), cuya aprobación se realizó en el ejercicio 2001 y cuyo primer tren se entregará en diciembre del 2003.

En **Grandes Líneas**, la adquisición de nuevos trenes para atender a incrementos de demanda de este mercado (3,681 millones de euros) y la realización de modificaciones en material Talgo (9,827 millones de euros).

Cargas incluye la modernización y mejoras técnicas de locomotoras para incrementar su productividad (18,843 millones de euros) y la adquisición de nuevos vagones (7,078 millones de euros).

Transporte Combinado, incluye asimismo adquisición de nuevos vagones por un importe de 3,840 millones de euros.

Las inversiones asociadas a la nueva línea Madrid-Barcelona incluyen adquisiciones de material rodante contratadas en el ejercicio 2001, así como nuevos contratos entre los que se encuentran la adquisición de 44 unidades motrices para trenes de rodadura desplazable. Así mismo, incluyen los talleres para mantenimiento de nuevos trenes y gastos amortizables de primer establecimiento de la unidad de negocio operadora.

**CUENTA DE RESULTADOS ACUMULADA
NOVIEMBRE 2002
(Datos en millones de euros)**

CONCEPTOS	TOTAL 2002
INGRESOS VIAJEROS	914,812
U.N. Grandes Líneas	338,743
U.N. Regionales	97,857
U.N. Cercanías	285,107
U.N. A.V.E.	193,105
INGRESOS MERCANCIAS	307,883
U.N. Cargas	195,123
U.N. Transporte Combinado	112,760
INGRESOS VARIOS	337,503
- Trabajos inmóvil. y almacenes	27,488
- Beneficios Venta Inmovilizado	85,355
- Alquileres y cánones	132,387
- Otros Ingresos	70,097
- Convenios Específicos CC.AA.	22,176
SUBVENCION PLAN DE RR.HH.	65,408
APLIC. SUBV. EN CAPITAL	28,470
TASA DE SEGURIDAD FERROVIARIA	5,403
SUBVENCIONES (*)	1.088,551
TOTAL INGRESOS	2.748,030
GASTOS DE PERSONAL	1.007,012
- Sueldos, salarios y Seguridad Social	1.000,249
- Variación Fondo Colaboración Seg. Social	6,763
PLAN DE RECURSOS HUMANOS	65,408
ENERGIA DE TRACCION	140,586
MATERIALES Y SERVICIOS	710,238
- Energía U.D.T.	24,355
- Consumos Materiales	96,918
- Servicios Externos	588,965
TOTAL GASTOS	1.923,244
EFFECTO PRORRATA IVA	53,300
RES. ANTES AMORTE E INTE.	771,486
VARIACION PROVIS. para REPARACIONES	0,050
AMORTIZACION	457,075
PERDIDAS por RETIROS de INMOVILIZADO	11,333
RESULTADO ANTES DE INTERESES	303,028
INTERESES Y GASTOS FINANCIEROS	328,342
RESULTADO DE GESTION	-25,314
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	0,651
RESULTADO	-24,663
COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS	144,800
SUPERAVIT/DEFICIT DE GESTION	120,137

(*) Los P.G.E's para el ejercicio 2002 contemplan una aportación de 1.345.474 miles de euros.

BALANCE DE SITUACIÓN AL 30 DE NOVIEMBRE DE 2002
(Datos en millones de euros)

ACTIVO	30-11-02	PASIVO	30-11-02
101 INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	3,627	200 CAPITAL	3.463,937
102 INMOVILIZADO MATERIAL BRUTO	13.084,934	201 RESERVAS	3,794
103 AMORTIZACION ACUM.INM.MATE.	-7.607,286	203 RESULTADO DEL EJERCICIO	-24,663
104 INMOVILIZADO EN CURSO	911,042	204 RESULTADOS PENDIENTES DE APLICACION	-2.213,562
105 INMOVILIZADO FINANCIERO	144,276	205 APORTACIONES COMPENSACION PERDIDAS	2.463,132
106 DEUDORES A LARGO PLAZO	85,852	206 APORTACIONES COMP. PERDIDAS ANTER. A 1994	74,757
		207 SANEAMIENTO ADAPT. PRINCIPIOS	-1.081,945
10 TOTAL INMOVILIZADO	6.622,445		
		20 FONDOS PROPIOS	2.685,450
110 INTERESES NO DEVENGADOS	0,009	210 FONDOS FEDER	486,320
111 OTROS GASTOS A DISTRIBUIR	17,251	211 OTROS INGRES. A DISTR.VAR.EJER.	119,165
11 GASTOS A DISTR. EN VARIOS EJERC.	17,260	21 INGRESOS A DISTR. VARIOS EJERC.	605,485
		220 PROV. GRANDES REPARACIONES	13,812
121 SITUACIONES TRANSIT. FINANC.	2.945,520	221 PROV. OBLIG. PERSON.	33,953
122 SUBVENCIONES A LA EXPLOTACION	146,968		
123 SUBV PLAN RECURSOS HUMANOS	269,633	22 PROVISION RIESGOS Y GASTOS	47,765
124 CUENTA DE TRANSPORTE	50,646		
125 OTRAS CUENTAS A COBRAR	553,730	230 OBLIGACIONES Y BONOS	552,931
		231 PAGARES DE EMPRESA	0,200
12 ESTADO Y ORGANISMOS OFICIALES	3.966,497	232 DEUDAS ENTIDADES DE CREDITO	5.266,469
		234 PROVEEDORES INM. L/P	7,339
		235 OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	61,903
130 EXISTENCIAS	73,012		
		23 EXIGIBLE A LARGO PLAZO	5.888,842
1312 SUBVENCION A LA EXPLOTACION	112,123		
1313 SUBV.PLAN RECURSOS HUMANOS	5,009	240 HACIENDA PÚBLICA	14,636
1314 OTRAS CUENTAS A COBRAR	12,691	242 SEGURIDAD SOCIAL	22,680
131 ESTADO Y ORG. OFICIALES C/P	129,823	24 ESTADO Y ORG. OFICIALES	37,316
1320 CLIENTES Y DEUDORES	81,133	250 OBLIGACIONES	0,027
1322 REALIZABLE PDTE. LIQUIDAC.	32,131	251 PAGARES DE EMPRESA	432,805
1323 PREVISIONES INGRESOS PTES.	221,504	252 DEUDAS ENTIDADES DE CREDITO	572,190
1324 INTERESES DE OPERACIONES SWAP	25,362	254 INTERESES A PAGAR A C/P	125,649
		255 INTERESES DE OPERACIONES SWAP	21,616
132 TOTAL DEUDORES A C/P	360,130	256 PROVEEDORES	208,489
		257 COMP. Y SERV. PENDIENTES	399,453
134 TESORERIA	2,710	258 PROVISION PERSONAL C/P	8,600
		259 OTRAS DEUDAS	127,850
1350 INTERESES NO DEVENGADOS	3,528		
1351 OTRAS CUENTAS TRANSITORIAS	5,925	25 EXIGIBLE A CORTO PLAZO	1.896,679
135 AJUSTES POR PERIODIFICACION	9,453	260 INGRESOS ANTICIPADOS	17,129
		261 CUENTAS TRANSITORIAS	2,664
13 ACTIVO CIRCULANTE	575,128		
		26 AJUSTES POR PERIODIFICACION	19,793
TOTAL ACTIVO	11.181,330	TOTAL PASIVO	11.181,330

(*) En el Balance de Situación a 30 de Noviembre de 2002 se han reclasificado las cuentas a cobrar con el objeto, básicamente, de desglosar los derechos de cobro con el Estado y Organismos Oficiales, así como los deudores a largo plazo.

CAPÍTULO VII

EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE LA ENTIDAD EMISORA

CAPÍTULO VII

EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE LA ENTIDAD EMISORA

VII.1 EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS DE RENFE

Según los datos de la Última Previsión Anual (UPA) del ejercicio 2002 se han cumplido de forma global los compromisos aprobados en el Programa de Actuación, Inversiones y Financiación (PAIF) para ese ejercicio, mejorándolo en 57,2 millones de euros.

A lo largo del 2002 Renfe ha seguido trabajando en la adecuación, perfeccionamiento y especialización de sus sistemas organizativos y de gestión; mejorando los sistemas de información al cliente tanto en las áreas de viajeros como de mercancías; abriendo nuevas oportunidades de negocio a través de alianzas estratégicas en áreas como Mantenimiento Integral de Trenes, Cargas, Patrimonio y Urbanismo; implantando sistemas de aseguramiento de la gestión de calidad y medioambiental en procesos, procedimientos y productos; y todo ello en un marco general de resultados económicos que mejoran los compromisos adquiridos con el Estado.

En el presente año, uno de los retos a afrontar es el inicio de la explotación comercial de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida, que va a posibilitar la presencia de un mercado muy competitivo, con una oferta atractiva y de alta calidad para los clientes del ferrocarril, y que, además, se va a ampliar a aquella parte de la población que reside en comunidades situadas fuera de la línea, pero conectadas a ella, como es el caso de La Rioja y Navarra.

La empresa está inmersa en un proceso de apertura del mercado ferroviario.

La Unión Europea sigue dando nuevos pasos de cara a la liberalización del sector, con una serie de propuestas para evolucionar hacia un sistema ferroviario europeo interoperable y más competitivo.

En el ámbito nacional, el Gobierno está preparando ya el régimen jurídico y legal que posibilitará avanzar hacia el nuevo modelo de ferrocarril, en el que la prestación del servicio se realizará en régimen de competencia.

Durante los últimos años la empresa se ha venido preparando tanto desde el punto de vista organizativo y de eficacia empresarial, como por lo que respecta a la especialización de la oferta ferroviaria, para afrontar los retos que se avecinan de cara a la liberalización.

VII.1.1 TENDENCIAS MÁS RECIENTES

CERCANÍAS

Los ingresos del tráfico de Cercanías en 2002 han alcanzado 308,51 millones de euros (cifra provisional) lo que significa un crecimiento del 5,59% con respecto al año anterior.

En el conjunto del año los núcleos más dinámicos han sido Madrid, Asturias Málaga, Cádiz y Murcia.

Como hechos relevantes del pasado ejercicio cabe destacar:

- Adaptación de la plantilla de intervención a las nuevas funciones del colectivo derivadas de su nuevo marco regulador.
- Regularización de la plantilla de Maquinistas.
- Remodelación de las estaciones Nuevos Ministerios, Sabadell Sur, Lorca-San Diego, Totana o nuevas estaciones como Les Franqueses (Barcelona) o Las Retamas.
- Integración tarifaria en la región metropolitana de Barcelona.
- Resolución de los problemas de generación y tratamiento de la información inherentes al nuevo estatus de Cercanías como operador integrado en la Autoritat del Transporte Metropolita.

CERCANÍAS	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
TRÁFICO				
VIAJEROS (millones)	420,99	436,38	3,66	445,34
VIAJEROS-KM (millones)	7.556	7.693	1,81	7.879
INGRESOS				
Millones de euros	292,18	308,51	5,59	319,76
PERCEPCIÓN MEDIA (Euros/V.K.)	0,039	0,040	2,56	0,04

(*) Cifras provisionales a 31/12//02 en millones de euros.

Las principales actuaciones para 2003 de la U.N. de Cercanías mantienen el objetivo de consolidar la posición de operador ferroviario metropolitano que gestiona sistemas de transporte de alta capacidad y calidad. Con este objetivo se llevarán a cabo varias actuaciones:

- Impulso de la oferta en Bilbao.
- Continuidad del crecimiento en Cádiz, Málaga, Murcia, Asturias y Santander.
- Dotación de tecnología de comunicación a las estaciones.
- Desarrollo de la estrategia de Protección Civil.
- Proyectos de arquitectura como la nueva estación de Llamaquique (Oviedo) y remodelación de Martorell.

REGIONALES

Los ingresos de tráfico provisionales acumulados a diciembre de 2002, incluyendo los convenios específicos con las Comunidades Autónomas, alcanzaron 126,13 millones de euros lo que supone un incremento del 5,94%.

Durante el pasado ejercicio la U.N. de Regionales ha trabajado en aras de una nueva cultura empresarial y afianzamiento de nuevos valores comerciales; valores imprescindibles para operar en las nuevas líneas de alta velocidad.

Entre las actividades en 2002 cabe destacar:

- Desarrollo del análisis funcional y la validación del nuevo sistema de venta específico para la venta de billetes para trenes regionales.
- Implantación de la primera fase del cuadro de mando integral con la creación del mapa estratégico de la U.N. y los indicadores del mismo.
- Extensión de la certificación de calidad ISO 9001/2000 para la Red Expres en la Gerencia de Cataluña.

REGIONALES	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
TRÁFICO				
VIAJEROS (millones)	26,23	26,40	0,65	26,80
VIAJEROS-KM (millones)	2.572	2.575	0,12	2.614
INGRESOS				
Millones de euros (**)	119,06	126,13	5,94	131,32
PERCEPCIÓN MEDIA (Euros/V.K.)	0,05	0,05		0,05

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

(**) Incluye convenios específicos con las Comunidades Autónomas.

Para el 2003 las actuaciones más destacables son:

- Implantación de nuevos productos tanto en Gerencia de Cataluña como en la Gerencia Centro con:
 - Creación de una Red TRD (Trenes Regionales Diesel) en Aragón.
 - Implantación de servicios complementarios en Madrid-Zaragoza-Lleida por vía convencional.
- Renovación de los convenios con las CC.AA. de Andalucía, Castilla-La Mancha, Murcia, Galicia, La Rioja, Aragón, P. Vasco y Valencia.
- Impulsar la transformación del actual régimen de convenios con la Administraciones Autónomas en un nuevo marco económico y de gestión en lo referente a las relaciones entre éstas, Regionales y Estado Central.
- Desarrollo del sistema informático específico para la venta de billetes para trenes regionales.
- Conclusión del desarrollo de la programación e interconexión con la Central de Reservas SIRE y el centro de autorización de tarjetas de crédito.
- Avance en el desarrollo de la herramienta de gestión “Ábaco”.
- Potenciación de la imagen de marca.
- Ajustar la oferta a la demanda asignando nuevos vehículos a los corredores con mayor potencial de crecimiento.

ALTA VELOCIDAD

Los ingresos por viajeros ascendieron a 206,85 millones de euros lo que supone un incremento del 6,19% respecto al ejercicio anterior.

Durante el año 2002 han utilizado los servicios de AVE un total de 6,19 millones de viajeros, lo que supone un incremento del 3% respecto del 2001.

Continuando con el compromiso de puntualidad, se mantiene la devolución del importe íntegro del billete si se produce un retraso mayor de 5 minutos en la llegada a destino del tren. Esto ha reforzado la fiabilidad, puntualidad y calidad del servicio que se ofrece.

Entre los logros conseguidos por esta U.N. se pueden citar:

- Percepción media de la calidad del 8,5 sobre 10.
- Índice de puntualidad del 99,8%
- Publicación de la memoria de sostenibilidad.

ALTA VELOCIDAD	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
TRÁFICO				
VIAJEROS (millones)	6,01	6,19	3,00	6,21
VIAJEROS-KM (millones)	2.077	2.171	4,53	2.088
INGRESOS				
Millones de euros	194,80	206,85	6,19	215,50
PERCEPCIÓN MEDIA (Euros/V.K.)	9,37	9,53	1,71	10,32

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

Para el ejercicio 2003 destacar que la finalización de la construcción de la línea Madrid-Barcelona permitirá en un futuro conectar con la red de alta velocidad francesa y, por tanto, de la unión Europea. Los trenes circularán, en servicio comercial, a 350kms/h. Para ello el G.I.F. (Énte Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) está construyendo una línea con las prestaciones más avanzadas, tanto en infraestructuras como en nivel tecnológico de las instalaciones.

En cuanto a material se irán incorporando, a partir del 2004, 32 unidades; 16 del tipo AVE S-103 construido por Siemens y 16 AVE S-102 de Talgo/Bombardier que están entre los más avanzados del mundo.

El Gobierno español ha diseñado un Plan de Infraestructuras que incluye la construcción de nuevas líneas o adaptación de las ya existentes para crear una red de alta velocidad de más de 7.000 kms.

GRANDES LÍNEAS

Los ingresos por tráfico a 31 de diciembre se sitúan en 369,24 millones de euros (cifra provisional) lo que supone un incremento del 4,09% en relación al dato del año anterior.

Una de las medidas de mayor trascendencia a lo largo del 2002 ha sido la incorporación del “agente de acompañamiento” que realiza el mantenimiento correctivo a bordo.

GRANDES LÍNEAS	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
TRÁFICO				
VIAJEROS (millones)	13,60	13,34	-1,91	13,46
VIAJEROS-KM (millones)	6.986	6.967	-0,27	7.030
INGRESOS				
Millones de euros	354,74	369,24	4,09	405,84
PERCEPCIÓN MEDIA (Euros/V.K.)	0,05	0,05		0,06

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002

El año 2003 para Grandes Líneas va a representar una reducción de los tiempos de viaje con los servicios Altaria:

- Madrid-Barcelona; de 7 horas a 4 horas y 30 minutos.
- Madrid-Zaragoza; 1 hora y 45 minutos.
- Madrid-Pamplona; 3 horas y 15 minutos.
- Madrid-Logroño; 3 horas y 40 minutos.

CARGAS

Los ingresos de tráfico de la U.N de Cargas en el ejercicio 2002 han sido de 208,93 millones de euros (cifra provisional) lo que representa un incremento del 1,05% respecto del ejercicio anterior.

En el año 2002 se han consolidado los buenos resultados que ya se habían alcanzado el año anterior. Con la implantación en 2001 del Centro de Servicios al Cliente, el 60% de los ingresos proceden de la facturación por Internet dado que un 36% de los clientes se han incorporado a este nuevo sistema.

Como principales actuaciones en 2002 cabe destacar:

- Construcción del Centro Logístico de Murcia-Mercancías.
- Construcción de la nave muelle de 6.000 metros cuadrados en Barcelona Can Tunis.
- Ampliación en 6.900 metros cuadrados de la nave nº 5 del Centro Logístico de Villaverde.
- Electrificación del ramal de acceso a Puertollano Refinería.
- Construcción de la terminal de mercancías de Ponferrada.
- Renovaciones de vía: Zafra-Jerez de los Caballeros, Almorchón-Bélmez.
- Construcción de 5 vagones porta-bobinas y 10 para combustibles líquidos.
- Constitución de las empresas Petrorail y Algetren Logística para la comercialización de productos petrolíferos y siderúrgicos, y papel respectivamente.

CARGAS	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
TRÁFICO				
TONELADAS (millones)	18,10	18,52	2,32	18,82
TONELADAS-KM (millones)	7.397	7.347	-0,68	7.445
INGRESOS				
Millones de euros	206,75	208,93	1,05	217,10
PERCEPCIÓN MEDIA (Euros/T.K.)	0,03	0,03		0,03

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002.

Durante el 2003 se pretende:

- Poner en servicio un nuevo sistema de gestión post-venta para integrar los procesos existentes proporcionando la posición global del cliente en cada momento de la prestación del servicio.
- Se pondrá en marcha la aplicación de reservas para asignación automática de trenes mejorando la información a clientes.
- Se volcarán los datos de “Siglo” a “Sacim” para concentrar la información en una sola aplicación en cuanto a la gestión de locomotoras.
- Se mantendrá la presencia en los foros empresariales participando en el SIL (Salón Internacional de la Logística) de Barcelona en junio.

TRANSPORTE COMBINADO

Los ingresos por tráfico de la U.N. de Transporte Combinado han sido de 120,42 millones de euros (cifra provisional) lo que representa una mejora del 1,18%.

Durante el 2002 se ha llevado a cabo una nueva orientación comercial dirigida a la captación y penetración en mercados de interés materializado en el Plan de Acercamiento al Cliente. Este plan incrementó la relación directa con los cargadores.

Entre las principales actuaciones cabe destacar:

- Nuevas relaciones con Isamar; representante en España de la naviera Hanjin.
- Adjudicación de los concursos Ikea y transporte de correos con las Islas Canarias.
- Nuevo producto Combipack orientado al transporte de larga distancia.
- Construcción de nuevos talleres de asistencia técnica en Santurce y Sevilla-La Negrilla.
- Construcción de 150 vagones MMC3E y 5 locomotoras 333.3.
- Mejora de las cabinas de conducción de las locomotoras serie 269 y 319.

TRANSPORTE COMBINADO	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
TRÁFICO				
TONELADAS (millones)	7,54	7,70	2,12	7,88
TONELADAS-KM (millones)	4.352	4.327	-0,57	4.425
INGRESOS				
Millones de euros	119,10	120,42	1,18	125,70
PERCEPCIÓN MEDIA (Euros/T.K.)	0,03	0,03		0,03

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002.

En cuanto al 2003 se prevé:

- Crear el producto Teco Media Distancia para el transporte de hasta 300 kms.
- Implantación de los sistemas Interman y Ubico que permitirán controlar en tiempo real cada terminal y localización de los contenedores respectivamente.
- Adaptar la actual certificación a la nueva ISO 9001/2002 y conseguir para toda la U.N. la certificación según Norma ISO 14001.

MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES

El ejercicio 2002 se ha caracterizado por el cumplimiento un año más de los objetivos marcados tanto económicos como productivos en un marco, siempre complicado, de cambios organizativos y estratégicos.

Durante el 2002 y, entre otras acciones, se han llevado a cabo las siguientes:

- Transformación de 10 locomotoras 321.
- Construcción de 29 dresinas y 13 locotractores.
- Transformación de electrotrén 448 y automotores 592, Al-Andalus, coches D-200.
- Para la empresa EFE (Chile) 2 UT 444, 23 coches de viajeros, 4 plataformas para automóviles y 4 locomotoras 269.
- Se ha obtenido para los TCR de Vilanova y Málaga la ISO 9001/2000 y la ISO 9000 para Miranda de Ebro y Ollargan.

MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	25,36	21,42	-15,54	23,12
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	207,03	206,44	-0,28	212,40
TOTAL	232,39	227,86	-1,95	235,52

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

Durante el 2003 se acometerán las siguientes actuaciones:

- Construcción en el TCR de Valladolid de 32 coches serie 103 de Siemens y 20 de la serie 104 de Alstom/Caf.
- Unificación de las antiguas Direcciones de Mantenimiento y Reparaciones en una única Dirección de Mantenimiento Integral.
- Potenciación del Portal de Conocimiento del intranet desarrollando la aplicación Estructura del Producto y Gestión de Piezas del Parque.
- Proyecto MIT 21 que entrará en pruebas a finales de año.

TELECOMUNICACIONES COMERCIALES

Se ha continuado durante el pasado ejercicio con el programa de instalación de fibra óptica para ampliar la red existente, que se está explotando y manteniendo a plena satisfacción de los operadores externos con los que Renfe tiene contratos de capacidad.

La red de fibra óptica en servicio a noviembre de 2002 suma un total de 10.971 kms que incluye cable óptico troncal (multicliente), dedicado y complementario. En construcción están actualmente programados otros 188 kms.

Los ingresos de esta área en años anteriores y el presupuesto para 2003 son los siguientes:

TELECOMUNICACIONES COMERCIALES	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	80,85	68,28	-15,55	55,29

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

En el año 2003, y por la situación del mercado de las telecomunicaciones, se prevé una reducción de los beneficios respecto al año 2002.

Para el ejercicio 2003, el objetivo más importante es el establecimiento de un Plan de Seguimiento Permanente de clientes, Empresas afines y competidoras

ESTACIONES COMERCIALES

La misión de esta Unidad de Negocio consiste en gestionar las estaciones ferroviarias de viajeros con cuotas de rentabilidad que permitan alcanzar el equilibrio económico.

Los dos objetivos prioritarios para la U.N. de Estaciones Comerciales son autofinanciar la transformación y mantenimiento de las estaciones en un contexto competitivo y la necesidad de dotar y garantizar la infraestructura de servicios, instalaciones y recursos humanos que exige la demanda con la puesta en marcha de las nuevas líneas de alta velocidad.

Durante el 2002 podemos destacar:

- Ampliación de la estación Madrid-Puerta de Atocha.
- Creación de la empresa Nuevas Estaciones de Ferrocarril S.A. (NEFSA) constituida por Renfe y Riofisa.
- Proyecto de estación de Cádiz.
- Apertura de la estación intermodal de Huesca.
- Remodelación de Valencia-Nord.
- Mejoras en las estaciones de Puertollano, Ciudad Real, Córdoba, A Coruña, Vigo, Jerez de la Frontera, Reus, Benicardó y Vinarós.
- Certificación para la U.N. y todas sus Gerencia Territoriales de la Norma ISO 9001/2000.
- Implantación del Sistema de Máquinas Autoventa con tarjetas de crédito/débito, de los billetes reservados telefónicamente.

ESTACIONES COMERCIALES	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	41,87	42,65	1,86	46,30
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	80,98	85,11	5,10	89,13
TOTAL	122,85	127,76	4,00	135,43

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

FACTURACIÓN A CLIENTES INTERNOS	2001	(*) 2002	DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS POR ACTIVIDADES COMERCIALES	% 2002 (*)
GRANDES LÍNEAS	32,61	33,03	PUBLICIDAD	5,90
AVE	18,09	18,47	ALIMENTACIÓN	2,68
REGIONALES	14,60	15,49	APARCAMIENTOS	16,41
CERCAÑÍAS	11,11	11,02	LOCALES E INSTALACIONES	26,17
RESTO	4,57	7,10	HOTELES	7,96
			OCIO	5,57
			RESTAURACIÓN	15,23
			SERVICIOS	20,08

(*) Datos provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

Para el 2003 hay que desatacar los siguientes proyectos:

- Nuevo proyecto Vialia en Málaga.
- Concurso para desarrollar centros de 11 estaciones que admitirán participación privada.
- Mejorar el margen de contribución en un 4%.
- Homogeneización de todos los Centros de Viajes siguiendo la filosofía y el diseño corporativo para facilitar la relación con los clientes.

- Instalación de 10 máquinas autoventa y otras 20 para venta de billetes de líneas de productos específicos.

PATRIMONIO Y URBANISMO

La contribución de la U.N. de Patrimonio y Urbanismo a la cuenta de resultados de Renfe alcanzó en 2002 un saldo positivo de 76 millones de euros.

A lo largo del año la U.N. ha desarrollado una significativa labor comercial que tanto en alquileres como en venta de viviendas y terrenos. Actuaciones realizadas en 2002 son:

- Operación realizada en Castellón como resultado de la ejecución del Convenio Urbanístico con su Ayuntamiento.
- Transmisión de dos parcelas del Plan Especial de Renfe PGOU de Málaga.
- Aplicación informática “Sistemas Integrados de Gestión y Control Presupuestario” para la mejora de la gestión en el campo de la comunicación.
- Obtención de la certificación ISO 14001 para las delegaciones de Valencia, Murcia, Asturias, Galicia, P. Vasco, Cantabria, Navarra y La Rioja.
- Certificación del Sistema de Gestión de Calidad bajo la Norma ISO 9002/94 e ISO 9001/2000.
- Programa “Vías verdes” de declaración de innecesariedad de líneas cerradas:
 - Utrera-Morón de la Frontera.
 - Cinco Casas-Tomelloso.
 - Quintanilla de Torres-Barrielo de San Tullán.

PATRIMONIO Y URBANISMO	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	90,19	105,74	17,24	106,64
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	1,48	1,30	-12,16	1,28
TOTAL	91,67	107,04	16,77	107,92

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

INGRESOS PROPIOS SEGÚN SU TIPOLOGÍA	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)
ALIANZAS ESTRATÉGICAS, CONVENIO, ENAJENACIONES Y EXPROPIACIONES	66,53	89,80
ENAJENACIÓN DE VIVIENDAS Y EDIFICIOS	10,60	4,21
ALQUILERES Y CÁNONES	13,00	11,65
OTROS	0,06	0,08

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

Durante el 2003 se proseguirá con la política de creación de Alianzas Estratégicas, acomodándola a las directrices que al respecto dicten los organismos de tutela (Ministerio de Fomento).

Se proyectan nuevas Vías Verdes:

- Las Vegas del Guadiana.
- Baix Ebre.
- Matarraña.

CIRCULACIÓN

Su misión es optimizar la utilización por los operadores de la capacidad de la vía con la planificación integral de la circulación y la gestión, regulación y seguimiento del tráfico. Además, debe garantizar las condiciones de seguridad y protección civil en la circulación y estaciones, estableciendo el marco normativo de la circulación y coordinando a operadores, prestadores y agentes externos.

Durante el año 2002 ha seguido mejorando su gestión de calidad cuyos hitos más importantes han sido:

- Integración documental de los Sistemas de Gestión de Calidad y Medioambiental.
- Renovación del certificado AENOR con la nueva norma ISO 9001/2000.
- Renovación del certificado de Gestión Medioambiental con la norma ISO 14001.
- Primer premio de la Convención Anual de Renfe al EIM Iberia-Express por su trabajo “Programar y Coordinar los Trabajos en Grandes Renovaciones” desarrollado en el ámbito de la Gerencia Operativa de León.

CIRCULACIÓN	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS (1)	2,68	2,41	-10,07	3,44
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	5,73	5,24	-8,55	4,52
TOTAL	8,41	7,65	-9,04	7,96

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

(1) Incluye convenios específicos con las CC.AA.

Para el año 2003 pueden señalarse como objetivos importantes los siguientes:

- Mantener y mejorar los convenios actuales de calidad.
- Plan de informatización de Estaciones/Gabinetes.
- Alianzas estratégicas para participar en mercado único europeo (Red Transeuropea de Transporte).
- Mejoras en la regulación del tráfico.

MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

Esta Unidad de Negocio desarrolla las funciones relacionadas con el mantenimiento de las líneas férreas convencionales y de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla.

Como gestora de la infraestructura su misión consiste en satisfacer las necesidades actuales y futuras de los clientes, garantizando la disponibilidad, la fiabilidad de las instalaciones y la seguridad en la circulación, todo ello al menor coste posible.

Las principales consecuciones durante el 2002 han sido:

- Mejora del índice de seguridad por causas imputables a infraestructura.
- Reducción de accidentabilidad en un 22,5%.
- Profundización en la norma ISO 9000/2000.
- Avances en la implantación de la norma ISO 14000.
- Avances en la implantación y explotación de la Red de Fibra Óptica.
- Creación de las siguientes Direcciones:
 - Dirección de Telecomunicaciones Comerciales (Fibra Óptica).
 - Dirección de Telecomunicaciones Ferroviarias.

MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	56,77	54,48	-4,03	56,04
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	13,16	13,08	-0,61	13,43
TOTAL	69,93	67,56	-3,39	69,47

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

Para el año 2003 las acciones que se van a poner en marcha son:

- Sustitución de la radiotelefonía Tren-Tierra actual por el GSMR en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.
- Reducción de incidencias con actuaciones de mantenimiento predictivo y preventivo.
- Acreditar a Telecomunicaciones Ferroviarias con la norma ISO 9000/2000.

DIRECCIÓN DE PROYECTOS Y COORDINACIÓN DE INVERSIONES

Una de las actividades más importantes que realiza esta Dirección es la coordinación de los estudios informativos previos a los proyectos de construcción de nuevas líneas de altas prestaciones al objeto de que las nuevas estructuras de alta velocidad y ancho internacional que se vayan desarrollando convivan con una red convencional eficaz.

La coordinación abarca también el desarrollo de obras tanto las realizadas por la Subdirección General de Construcción del Ministerio como por el G.I.F. en los campos de obra civil, electrificación, señalización y comunicaciones, asistencia técnica, etc.

D. DE PROYECTOS Y COORDINACIÓN DE INVERSIONES	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	11,15	11,58	3,86	12,14
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	-	0,05	-	0,24
TOTAL	11,15	11,63	4,30	12,38

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

Para el futuro se acometerán las siguientes actuaciones:

- Supresión y protección entre Renfe y Feve de 400 pasos a nivel hasta 2005.
- Actuaciones en la red convencional en Extremadura y Eje Sagunto-Teruel.
- Actuación en Alta Velocidad en la Comunidades Autónomas de Murcia-Almería, Madrid-Jaén y Medina-Salamanca.
- Avances en la remodelación del complejo ferroviario Atocha-Cerro Negro-Santa Catalina.

SERVICIOS INFORMÁTICOS

Esta U.N. trabaja fundamentalmente para todas la Unidades de Negocio y Órganos Corporativos de Renfe pero también tiene una vocación manifiesta de trabajar para el exterior. Con este último objetivo, está vendiendo sus excedentes de Centro de Cálculo y Servicios de Internet, así como sus productos de Consultoría y Desarrollo tanto a empresas nacionales como extranjeras. (fundamentalmente en el sector ferroviario latinoamericano).

Durante el 2002 se han conseguido los siguientes objetivos:

- Puesta en marcha de las aplicaciones SITRA y SIRE para la empresa EFE de Chile para el seguimiento y gobierno de todos los trenes de este cliente.
- Incremento de la potencia del Centro de Cálculo tanto en capacidad de proceso como almacenamiento de la información.
- Homologación de la Red Ethernet para uso en todas las instalaciones de Renfe.
- Incremento de la Red IP que conecta la mayoría de los servidores de Renfe entre sí y a los Centros de Cálculo.

SISTEMAS INFORMÁTICOS	AÑO 2001	AÑO 2002 (*)	% 02/01	PTTO. 2003
INGRESOS PROPIOS	3,61	3,10	-13,89	4,56
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	34,88	36,36	4,24	37,69
TOTAL	38,49	39,46	2,55	42,25

(*) Cifras provisionales a 31/12/2002 en millones de euros.

En el 2003 se pretende:

- Continuar en la carrera de la innovación y refuerzo de la capacidad de cálculo.
- Incremento en el ancho de banda y las herramientas de optimización y control de la red de comunicación.
- Desarrollo de nuevas aplicaciones para Contabilidad y Compras.
- Modernización de las aplicaciones horizontales; SACIM, SIGLO, SACICO.

VII.1.2 POLÍTICA TARIFARIA Y GASTOS RELEVANTES

La política tarifaria de RENFE durante 2002 se estableció siguiendo la pauta marcada en la Orden Ministerial de 17 de enero de 1995, y de acuerdo al Real Decreto Ley 7/1996 sobre

medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica, es decir con un régimen de precios comunicados para los servicios de viajeros de Cercanías y Regionales, y de precios libres para el resto de los servicios.

La aprobación de las tarifas ferroviarias corresponde al Consejo de Administración de Renfe, quien deberá solicitar del Ministerio de Fomento su conformidad previa, de acuerdo a lo establecido en los artículos 183.1 y 187.1 d) de la LOTT.

En 2002 la U.N. de Cercanías fue autorizada a una subida del 3% y en Regionales autorizó un incremento tarifario del 2%.

La evolución de los gastos más relevantes es la siguiente, en millones de Euros:

	2002 (*)	%	PPTO.2003	%
- Gastos de personal	1.097,50	35,61	1.102,95	35,06
- Energía	152,14	4,94	162,78	5,17
- Materiales y servicios	813,79	26,40	870,04	27,65
- Otros Gastos	1.018,68	33,05	1.010,57	32,12
TOTAL	3.082,00	100,00	3.146,34	100,00

(*) Datos provisionales a 31/12/02 millones de Euros

La evolución de los gastos de personal y el número de empleados se reflejan en los siguientes cuadros:

AÑO	GASTOS DE PERSONAL (Millones de Euros) (**)	NÚMERO MEDIO DE EMPLEADOS
1999	999,74	34.538
2000	1.034,56	33.747
2001	1.082,75	32.868
2002 (*)	1.097,50	31.860

(*) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.

(**) No incluye Plan de RR.HH.

VII.2 PERSPECTIVAS DE LA COMPAÑÍA

El Consejo de Ministros acordó el 14 de marzo de 2003 la remisión del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario al Congreso de los Diputados, una vez informado por el Consejo de Estado y el Consejo Económico y Social.

Este Anteproyecto incorpora al Derecho Español las tres directivas comunitarias que constituyen el llamado “paquete ferroviario” (Directivas del Parlamento y del consejo 2001/12/C.E., 2001/13/C.E. y 2001/14/C.E., de 26 de febrero de 2001), desarrollando un nuevo modelo ferroviario que permita la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia.

En este sentido, se establece una separación entre actividades de administración de la infraestructura y los servicios de transporte ferroviario, que serán realizadas de forma totalmente independiente en lo sucesivo.

Como resultado, las Unidades de Negocio operadoras pasarán a formar parte de una nueva entidad pública empresarial, denominada **Renfe-Operadora**, cuyo objetivo sería prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías.

Esta empresa funcionará en competencia y, por lo tanto, no cabe esperar subvenciones para los tráficos de viajeros de larga distancia ni de mercancías. Por lo tanto, a través de un cuidado máximo en la calidad de la oferta, el futuro de las unidades operadoras pasa necesariamente por la rentabilidad de los negocios, lo que va a exigir un importante esfuerzo de adaptación hacia unos resultados que se basen en la eficacia empresarial.

La gestión de otros transportes como Cercanías y Regionales, que podrán seguir recibiendo algún tipo de subvenciones, requerirá el cumplimiento de una serie de compromisos relacionados con la programación de los servicios y de la oferta comercial para recibir contraprestaciones, como el cumplimiento de determinados atributos de calidad-puntualidad, frecuencia de los trenes, etc. y todo ello, sobre la base de una gestión eficiente, incluso con reducción de costes, que garanticen la supervivencia de estas Unidades Operativas.

Por otro lado, la administración de la infraestructura se encomendará a la nueva entidad pública empresarial **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)** que estaría compuesta por la antigua Renfe (excluidas las Unidades de Negocio Operadoras) y el actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (G.I.F.). Esta entidad tendrá como objeto la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias, con recursos propios o ajenos, así como la administración de las infraestructuras de su titularidad y aquellas otras que se le encomiende mediante convenio. Para ello tendrá competencias sobre control e inspección, elaboración de la declaración sobre la red y la adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias solicitantes, por cuya utilización éstas deberán satisfacer un canon.

Las empresas ferroviarias que pretendan prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías deberán estar en posesión de la licencia, tener adjudicada la correspondiente capacidad de red, haber satisfecho el canon y poseer un certificado de seguridad que las cualifique.

Por otra parte, el anteproyecto prevé un régimen de autorización y funcionamiento de centros de formación de personal ferroviario que garanticen su cualificación para la prestación del servicio con las debidas garantías de seguridad y eficiencia.

La futura ley, en cuanto a material móvil, determinará un régimen de autorización y funcionamiento de los centros que se encargarán de efectuar su homologación.

Se prevé la creación de un órgano que tendrá por finalidad la investigación de accidentes en los transportes ferroviarios.

Por último, el Proyecto de Ley prevé también que el Gobierno pueda declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre líneas o tramos de la Red Ferroviaria de Interés General cuando dicha prestación resulte deficitaria y sea necesaria para garantizar la comunicación entre zonas del territorio español. En estos casos, las empresas ferroviarias sólo podrán prestar servicio previa autorización del Ministerio de Fomento.

Otro aspecto destacado es que se le atribuyen al Ministerio de Fomento importantes funciones relativas a la planificación estratégica, la ordenación del sistema ferroviario y la regulación del sistema, así como la inspección de los transportes de las empresas ferroviarias. Se creará, dentro del Ministerio de Fomento el **Organismo regulador Ferroviario** cuya finalidad principal será la de resolver los conflictos entre el Administrador de Infraestructuras y los operadores del transporte ferroviario o de estos entre sí, garantizando el correcto funcionamiento del sistema y salvaguardando la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios.

Con fecha 29 de enero de 2003, el Consejo Económico y Social ha remitido al Ministerio de Fomento su informe-dictamen. El C.E.S. valora positivamente en principio el anteproyecto al plantear la prestación del servicio en régimen de competencia, potenciando el transporte interno por ferrocarril dado que, en la actualidad, el volumen transportado está en torno al 7,3%. El C.E.S. estima que debe guardarse la adecuada coherencia entre la estrategia de impulsar el transporte por ferrocarril a medio-largo plazo con otras medidas o intervenciones de política económica o sectorial planteadas en el mismo horizonte temporal. En este sentido señala como medidas o intervenciones a considerar la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, los compromisos en materia fiscal y presupuestaria derivados del Pacto de Estabilidad y Crecimiento y las líneas maestras de la política de desarrollo regional.

C.E.S. explica que el anteproyecto no contempla el tratamiento de la deuda acumulada por Renfe aunque entiende que el escenario deberá trazarse lo más pronto posible para acomodarse a lo previsto en la Directiva 91/440, en la que se dispone que los Estados velarán porque las empresas públicas ferroviarias cuenten con una estructura financiera saneada de forma que la deuda no obstaculice una gestión financiera sana.

Los términos que definen la Red Ferroviaria de Interés General (R.E.F.I.G.) “*las infraestructuras esenciales para garantizar el sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado, o cuya administración conjunta sea necesaria para el correcto funcionamiento del sistema*”, deberían mejorarse atendiendo a tres aspectos básicos: la vigencia de los principios generales establecidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres; el concepto de interés general como aquel ámbito superior al autonómico, que determina la competencia estatal sobre la R.E.F.I.G.; y el propio carácter de servicio de interés general que tienen el transporte ferroviario.

PRESUPUESTO 2003

Como viene siendo habitual en los últimos años, el Presupuesto de Renfe es la agregación de los Presupuestos – Programas Operativos de cada una de las catorce Unidades de Negocio que conforman la empresa, y tienen en cuenta los objetivos y las estrategias del Plan Estratégico de cada una, que para la actual anualidad se ha clasificado en los siguientes apartados: adaptación de productos a los mercados; sistemas de gestión; recursos humanos e inversión/desinversión.

El Presupuesto de Renfe para el 2003 parte del marco macroeconómico seguido por el Gobierno en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para el presente ejercicio y que contemplan un crecimiento de la economía española en términos reales de un 3 por ciento y en términos nominales del 5,8% con un inflación del 2 por ciento y unos costes de capital a un tipo medio de interés del 5%.

El Presupuesto tiene en cuenta una serie de proyectos a implantar dentro del proceso de especialización y mejora de la gestión, entre los que destacan el incremento de servicios derivados de las nuevas líneas (con la entrada en funcionamiento de los servicios en el corredor de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida, y de las nuevas relaciones de Alaris) y la participación en sociedades mixtas (Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Ministerio de Fomento) dentro del grupo Fomento.

Se incluye también la valoración de la Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario, implantada por la ley 24/2001, que prevé unos ingresos de 10,05 millones de euros y que estarán dedicados a sufragar el coste de la seguridad incremental desarrollada como consecuencia de la política de seguridad del transporte formulada por el Gobierno.

Desde el punto de vista de las consignaciones de los Presupuestos Generales del Estado, las cifras propuestas por RENFE y aprobadas para el ejercicio 2003 fueron:

CAPÍTULO IV (Explotación)	694,87
CAPÍTULO VII (Capital)	653,58
TOTAL (millones de euros)	1.348,45

El Presupuesto de Renfe para el año 2003 es el siguiente:

	PRESUPUESTO AÑO 2003
GASTOS DE PERSONAL	1.139,59
GASTOS FINANCIEROS	388,50
COMPRAS, SERV. EXTERNOS Y OTROS GASTOS	1.111,03
AMORTIZACIONES	506,16
PROVISIONES	1,06
TOTAL DEBE	3.146,34
VENTAS NETAS	1.395,35
INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN	390,26
SUBVENCIONES A LA EXPLOTACIÓN	1.233,53
INGRESOS POR TASA DE SEGURIDAD	10,05
PÉRDIDAS DE EXPLOTACIÓN	117,15
TOTAL HABER	3.146,34

(Cifras en millones de euros)

El Presupuesto para 2003 toma como base una Última Previsión Anual (UPA) del ejercicio 2002 que supone el cumplimiento global de los compromisos aprobados en el Programa de Actuación Plurianual para esa anualidad, mejorándolo en 57,2 millones de euros.

Como consecuencia del proceso de desarrollo continuo que experimenta la actividad de la Empresa, el presupuesto prevé incrementos respecto al año anterior del 2 por ciento en número de viajeros y del 1,6 en las toneladas transportadas.

Por lo que respecta a los gastos, y dentro de un marco caracterizado por el principio de austeridad, éstos se incrementan en un 2,1 por ciento, incluyendo el efecto de la prorrata del IVA. Esta evolución de los gastos se ve afectada por el incremento, estimado en un 7 por ciento, de la energía de tracción, como consecuencia de la evolución de su precio y del mayor peso relativo que están adquiriendo los servicios de altas prestaciones sobre la producción convencional.

Por su parte, los gastos financieros aumentan en un 7,3 por ciento respecto a la UPA 2002, consecuencia del incremento del endeudamiento, debido al mayor volumen de inversión relacionada con la alta velocidad y la estimación de una subida de 25/50 puntos básicos en los tipos de interés en el segundo semestre de 2003, principalmente.

Las aportaciones del Estado a Renfe, aprobadas en los PAIF/PGE correspondientes a los dos últimos años son las siguientes:

<i>Millones de Euros</i>	2002	2003
Cercanías	195,98	197,83
Regionales	51,30	51,30
Compensación de pérdidas	157,96	141,06
Deuda Estado y Ajustes	215,38	221,62
Gastos Financieros G.I.	83,06	83,06
Gestión Infraestructura	641,78	643,08
Subtotal	1.345,46	1.337,95
Plan RR.HH.	30,05	9,44
AEIE-Sur Europa Mediterráneo	0,96	1,06
TOTAL	1.376,47	1.348,45

INVERSIONES

En el trienio 2001 – 2003 el marco de inversiones se ha establecido en los Presupuestos Generales del Estado.

En el cuadro adjunto se refleja la evolución del gasto en inversiones 2001 – 2003 desglosado por Unidades de Negocio.

UNIDADES DE NEGOCIO	Real 2001	Real 2002 (*)	Previsto PGE 2003
CERCANÍAS	33,176	39,877	96,661
REGIONALES	20,807	24,986	38,947
AVE	54,139	56,711	97,749
GRANDES LÍNEAS	41,548	29,380	86,157
CARGAS	70,835	48,637	49,661
TRANSPORTE COMBINADO	17,706	24,647	17,885
MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES	5,920	10,144	12,560
TELECOMUNICACIONES COMERCIALES	24,149	7,374	15,025
ESTACIONES	8,438	38,520	31,598
PATRIMONIO Y URBANISMO	16,678	16,834	18,703
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	154,892	175,522	164,374
CIRCULACIÓN	15,903	21,210	21,685
PROYECTOS Y COORDINACIÓN INVERSIONES	92,736	77,828	251,165
TRACCIÓN	1,094	0,145	0,421
SISTEMAS INFORMÁTICOS	5,361	7,996	5,932
DIRECCIONES CORPORATIVAS	3,083	4,669	8,434
INVERSIONES FINANCIERAS	7,266	20,176	18,607
TOTAL INVERSIÓN	573,726	604,656	935,564

(*) Pendiente de cierre definitivo. Datos en millones de euros.

Los incrementos en los presupuestos de inversiones de las unidades de negocio de Cercanías, Ave y Grandes Líneas corresponden fundamentalmente a adquisiciones de nuevo material rodante tal y como se expone en el capítulo V de este folleto.

POLÍTICA DE ENDEUDAMIENTO, FINANCIACIÓN Y RESULTADOS

El artículo 177 de la LOTT establece que *“Corresponde al Gobierno establecer las directrices básicas de la actuación de Renfe en el marco de la política de ordenación y coordinación de los diversos modos de transporte, señalando los objetivos y fines a conseguir y determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado a Renfe, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley presupuestaria. Estas actuaciones se plasmarán a través de contratos-programa u otras fórmulas de planificación de objetivos que garanticen la coherencia y continuidad de la gestión de Renfe, contemplen los resultados de la misma y vinculen el apoyo financiero que, en su caso, haya de realizarse a su favor, a la eficacia en dicha gestión”*.

En cuanto a la Gestión de la Deuda, Renfe tiene encomendada, además de la gestión de la deuda asignada a los activos distribuidos en Unidades de Negocio, la deuda por cuenta del Estado, es decir, la correspondiente a pérdidas acumuladas y aún no compensadas por el Estado.

Para el cálculo de la deuda por cuenta del Estado en cada año, se partirá de la existente a 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. Esta deuda del Estado a 31 de diciembre del año 2002 asciende según balance provisional, pendiente del cierre definitivo de cuentas, a 3.949,1 millones de euros.

El Estado anualmente abonará a Renfe la carga financiera asociada a esta deuda, al tipo medio del coste de su pasivo. Este mismo criterio se aplicará a la deuda asociada a los activos asignados a la Unidad de Infraestructura y Circulación, así como a la deuda de Organismos oficiales.

Desde el punto de vista financiero, el año 2002 terminó con un endeudamiento ligeramente superior al del año 2001 (7.234,54 millones de Euros frente a 7.232,84 millones de Euros respectivamente).

Este endeudamiento tiene una vida media restante de 6,69 años y un coste medio de 4,43% frente a un coste del 5,12% resultante el año anterior.

COMPOSICIÓN DE LA DEUDA POR MONEDAS	MILLONES DE EUROS	%	COSTE MEDIO
Euro	5.978,31	82,64	4,62
Franco suizo	893,90	12,36	4,25
Yen	362,34	5,00	1,66
TOTAL	7.234,54	100	4,43

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 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.

INSTRUMENTOS FINANCIEROS UTILIZADOS	Millones de Euros	%	Coste Medio
Préstamos bancarios	3.191,42	44,11	3,49
Préstamos BEI/EUROFIMA	3.057,59	42,27	4,58
Obligaciones	552,93	7,64	9,93
Pagarés de empresa	394,31	5,45	3,23
Pólizas de crédito	38,29	0,53	3,16
TOTAL	7.234,54	100	4,43

Por lo que se refiere al resultado del año 2003 el presupuesto incluye un incremento de 7,3% respecto a la UPA 2002 de los gastos financieros, consecuencia del incremento del endeudamiento asociado al mayor volumen de inversión relacionada con la alta velocidad; la realización de un volumen de diferencias de cambio superior al ejercicio anterior; y la estimación de una subida de 25/50 puntos básicos en los tipos de interés en el segundo semestre de 2003.

Miguel Ángel Gutiérrez García
Director de Finanzas

Teodoro Rastrero Griñón
Director de Mercado Monetario y Tesorería