

## ÍNDICE

## I. INTRODUCCIÓN:

- I.1 Iniciativa del procedimiento.
- I.2 Antecedentes.
- I.3 Objetivos y ámbito temporal de la fiscalización.

## II. TRÁMITE DE ALEGACIONES:

## III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN:

- III.1 Situación financiera a 31 de diciembre de 2000 y su variación en los ejercicios de 1999 y 2000.
- III.2 Deuda del Estado con RENFE.
- III.3 Endeudamiento financiero y resultados financieros de RENFE.
- III.4 Cumplimiento de los objetivos individualizados por unidades de negocio de RENFE. Análisis de la evolución de los fondos propios, inmovilizado material y endeudamiento resultados atribuidos a las unidades de negocio de RENFE:

  - III.4.1 Objetivos del Contrato-Programa individualizados por Unidades de Negocio.
  - III.4.2 Resultados de las Unidades de Negocio en los ejercicios de 1999 y 2000.

- III.5 Gastos de personal. El plan de recursos humanos.
- III.6 Inversiones.
- III.7 Comparación de la evolución real de los ingresos, gastos y resultados totales de RENFE con las previsiones del contrato-programa.

## III.7.1 Ingresos propios.

## III.7.2 Gastos propios.

## III.7.3 Margen de contribución y resultados.

## IV. CONCLUSIONES:

## V. RECOMENDACIONES:

## ANEXOS.

## I. INTRODUCCIÓN

## I.1 Iniciativa del procedimiento.

La fiscalización se ha realizado en virtud del acuerdo adoptado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su reunión del día 14 de febrero de 2002, a iniciativa del propio Tribunal.

## I.2 Antecedentes.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, es una Entidad de derecho público que hoy día tiene la calificación de Entidad Pública Empresarial con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración del Estado (LOFAGE), de 14 de abril de 1997. Su actividad está sometida al ordenamiento jurídico privado y a lo establecido en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Trans-

disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión del día 25 de julio el Informe de Fiscalización del cumplimiento del Contrato-Programa suscrito entre la Administración General del Estado y RENFE para el período 1999-2000, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.1), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma

portes Terrestres (LOTT) y disposiciones complementarias.

Según la LOTT, corresponde a RENFE explotar los ferrocarriles de la Red Nacional Integrada, los que no formando parte de ésta y perteneciendo al Estado tienen su gestión encomendada a la Compañía y los de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos cuando estas Entidades le encomienden su gestión, así como construir nuevas líneas ferroviarias por encargo del Estado, de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos.

El RD 121/1994, que aprobó el actual Estatuto de RENFE, y entró en vigor el 12 de febrero de 1994, estableció el régimen jurídico-económico de la Compañía hoy día vigente, cuyos aspectos más destacables son los siguientes:

— El endeudamiento de RENFE a la fecha de entrada en vigor del nuevo Estatuto mantiene el régimen resultante de lo dispuesto en el Estatuto anterior,

que establecía que las emisiones y empréstitos de RENFE para financiar planes de inversiones autorizados por el Gobierno contarán con la garantía del Estado y tendrán a todos los efectos la consideración de Deuda Pública.

— RENFE exigirá a las Empresas explotadoras de los servicios ferroviarios que en el futuro utilicen la infraestructura cuya administración y mantenimiento tiene encomendada, un canon previamente aprobado por el Ministerio de Fomento.

— Sólo se podrán imponer a RENFE obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros y en tráfico de largo recorrido cuando concurren circunstancias excepcionales que así lo justifiquen.

— Se garantizará la separación contable entre las unidades encargadas de la gestión y administración de la infraestructura y las encargadas de la explotación de los servicios de transporte; y también entre las unidades que gestionan los servicios de transporte; de mercancías y las que lo hacen de los de viajeros, con separación dentro de éstas de las que reciben subvenciones del Estado por tener obligaciones de servicio público.

— El nuevo Estatuto no recoge la obligación establecida en el anterior en cuanto a que el Estado concedería anualmente una subvención compensadora de las insuficiencias económicas, considerando que los Contratos-Programas concertados entre el Estado y RENFE son el instrumento adecuado para el tratamiento de estas insuficiencias.

En octubre de 1994 la Administración General del Estado y RENFE firmaron un Contrato Programa para el período 1994/1998.

En noviembre de 1999 se firmó un nuevo contrato-programa Estado-RENFE con un período de vigencia comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 31 de diciembre de 2000, en el que se recogen los objetivos perseguidos y los compromisos mutuos entre el Estado y RENFE, todo ello en consonancia con lo establecido en la normativa comunitaria, en la LOTT y en el vigente Estatuto de la Compañía.

Este contrato-programa 1999-2000 señala como sus principales objetivos potenciar la especialización del ferrocarril favoreciendo la prestación de servicios ferroviarios de calidad dentro de una política integrada y armónica de transportes; racionalizar y mejorar la gestión de la Entidad, profundizando el modelo organizativo de la Empresa por unidades de negocio; proponer a RENFE un marco de gestión autónomo que facilite una actuación empresarial ágil y responsable; y profundizar en la búsqueda de fórmulas que permitan el saneamiento financiero de RENFE.

Los compromisos adquiridos por RENFE en el Contrato-Programa 1999-2000 se refieren fundamentalmente a:

— Alcanzar los indicadores económicos y de calidad establecidos para cada una de las unidades de

negocio y conseguir la realización de la actividad prevista y el equilibrio de sus resultados en el marco presupuestario del contrato-programa.

— Desarrollar los proyectos de adaptación al mercado para preparar a RENFE para su incorporación al marco normativo comunitario de aplicación al sector ferroviario.

— Gestionar la Deuda por cuenta del Estado en el modo que se establece en el contrato-programa.

— Incorporar a los objetivos de gestión de RENFE los del contrato-programa.

— Llevar a cabo el Plan de prejubilaciones y bajas incentivadas.

— Mantener la asignación de activos y pasivos a cada unidad de negocios y las funciones atribuidas a cada una de ellas.

Por su parte, la Administración General del Estado asume en el Contrato-Programa 1999-2000 los siguientes compromisos:

— Realizar las aportaciones previstas y proceder a su liquidación de acuerdo con el contrato-programa.

— Promover los instrumentos legales precisos para dotar a RENFE y sus unidades de características más acordes con las actividades que realizan dentro del marco de la política económica del gobierno y de la política común de transportes de la Unión Europea.

— Efectuar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado las inversiones en infraestructura de la red convencional (excluyendo las de mantenimiento y racionalización que serán de cargo de RENFE) en el marco previsto en el Convenio de gestión de la infraestructura ferroviaria adscrita a RENFE, que se firmó en unidad de acto con el contrato-programa.

I.3. Objetivos y ámbito temporal de la fiscalización.

De acuerdo con lo establecido en las Directrices Técnicas aprobadas por el Pleno del Tribunal en su sesión de 21 de marzo de 2002, el objetivo de la fiscalización es analizar y evaluar el cumplimiento de los objetivos generales y específicos que incorpora el Contrato-Programa y de los compromisos adquiridos tanto por RENFE como por el Estado en los diversos ámbitos de aplicación del Contrato-Programa; y las actuaciones han de referirse a los ejercicios de 1999 y 2000, ámbito temporal del Contrato-Programa.

## II. TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a la Entidad fiscalizada, habiéndose recibido las alegaciones que se incorporan a este Informe, en el que se han realizado las modifica-

ciones o aclaraciones que se han entendido procedentes como consecuencia del contenido de tales alegaciones. También han sido remitidas al Estado con igual fin, habiéndose recibido una comunicación del Ministerio de Fomento en la que manifiesta que hace suyas las alegaciones formuladas por RENFE.

## III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

Los resultados de la fiscalización se muestran en los siguientes epígrafes del presente Informe, en los que se abordan de manera diferenciada las principales cuestiones analizadas.

El análisis y evaluación del cumplimiento de los diferentes objetivos del Contrato-Programa 1999/2000 de RENFE con el Estado se ha llevado a cabo realizando un análisis de conjunto de aquellos objetivos que tienen un carácter homogéneo o que están relacionados, agrupándolos en función del tema o cuestión que los vincula. Las diferencias o irregularidades contables observadas en el curso de la fiscalización figuran incluidas en el capítulo correspondiente en función de la materia o área analizada.

Al informe se incorporan anexos y cuadros en los que se recogen los principales datos económico-financieros de RENFE y todos aquellos que se han considerado relevantes para la mejor exposición del contenido del texto. Como «anexos» se incluye la presentación de datos elaborados directamente para RENFE o por la IGAE y como «cuadros» la de los elaborados en el curso de la fiscalización y a efectos de ilustrar los análisis realizados y la exposición de sus resultados.

III.1 Situación financiera a 31 de diciembre de 2000 y su variación en los ejercicios de 1999 y 2000.

En el Anexo número 1 se recogen los balances de situación resumidos de RENFE correspondientes a sus cuentas anuales de 1998, 1999 y 2000, que reflejan su situación financiera a 31 de diciembre de 1998 y 1999. El total del activo a 31 de diciembre de 1998 es de 1.752.531 millones de pesetas, de los que 1.677.773 millones corresponden al activo fijo, lo que supone el 95,7% del activo, y 74.758 millones al activo circulante (4,2%). En el conjunto del activo fijo se incluyen el Inmovilizado, con un importe de 1.066.319 millones (60,8% del activo total), la Deuda a Largo Plazo del Estado y otros Organismos públicos, por importe de 604.995 millones (34,5%) y los Gastos a Distribuir en varios ejercicios, por importe de 6.459 millones (0,4%).

Al final del período contemplado en el Contrato Programa 1999-2000, a 31 de diciembre de 2000, la situación apenas había variado, tanto en cuanto a la cuantía total de las inversiones contempladas en el activo total como en cuanto a su composición. A 31 de diciembre de 2000 el total del activo ascendía a 1.771.064 millones

de pesetas (con un aumento del 1% sobre 1998), de los cuales 1.696.189 millones corresponden al activo fijo (95,8% del total) y 74.875 millones al activo circulante (4,2%). En el activo fijo, 1.069.574 millones corresponden a inversiones en Inmovilizado (60,4% del activo total), 622.455 millones a Deuda a Largo Plazo del Estado y otros Organismos oficiales (35,1%) y 4.160 millones a Gastos a Distribuir en varios ejercicios (0,2%).

En resumen, el importe de las inversiones recogidas en el activo de RENFE apenas ha variado en el período del Contrato-Programa 1999-2000 y tampoco su composición, resultando relevante el que una parte muy importante de ellas (más del 35%) se destina a financiar al Estado y otros Organismos oficiales. A este respecto debe indicarse que la Deuda a Largo Plazo del Estado obedece, en su mayor parte, a déficits de explotación de RENFE originados en el pasado que, de acuerdo con su Estatuto, debían haber sido financiados por el Estado sin que este lo haya hecho. Las deudas incluidas en este concepto se describen y analizan en otro apartado de este Informe; pero procede mencionar ahora que entre las previsiones del Contrato-Programa 1999-2000 no se incluye ninguna medida para cancelarlas o reducirías ni, por otra parte, existe ningún otro convenio entre RENFE y el Estado establecido para resolver este problema. La única referencia del Contrato-Programa al respecto es la mención que se hace, entre los objetivos contemplados en su cláusula 5.1, a «la búsqueda de fórmulas que permitan el saneamiento financiero de RENFE» que, obviamente, han de incluir la que permite encontrar una solución a la Deuda del Estado con RENFE.

Conviene también subrayar que las inversiones totales en Inmovilizado (en su mayor parte compuestas por inmobilizaciones materiales) tampoco han tenido una variación significativa en el período del Contrato-Programa ya que el aumento registrado de 3.255 millones de pesetas apenas supone un incremento del 0,3% en los dos años transcurridos desde el 31 de diciembre de 1998.

Las fuentes de financiación de la inversión total de RENFE, que aparecen recogidas en el pasivo del balance de situación (Anexo número 1) estaban compuestas a 31 de diciembre de 1998 por los Fondos Propios, con un importe de 418.474 millones de pesetas (23,8% del activo total), los Acreedores a Largo Plazo, con un importe de 910.661 millones (52% del activo), los Ingresos a distribuir en varios ejercicios (subvenciones del Fondo Europeo de Desarrollo y otras subvenciones de capital, fundamentalmente), con un importe de 87.822 millones (5,0% del activo), las Provisiones para Riesgos y Gastos (principalmente fondos internos constituidos para atender compromisos con el personal de RENFE en materia de prejubilaciones y complementos de pensiones), con un saldo de 58.735 millones (3,3% del activo) y los Acreedores a Corto Plazo, con 276.839 millones (15,8% del activo). En resumen, a 31 de diciembre de 1998, la financiación permanente

(suma del patrimonio neto de RENFE más las deudas a largo) ascendía a 1.475.692 millones de pesetas lo que representaba un 84,2% del activo total, siendo el resto financiación a corto plazo.

Al final del Contrato-Programa, a 31 de diciembre de 2000, la financiación permanente ascendía a 1.360.340 millones de pesetas (76,8% del activo total) y la financiación a corto plazo a 410.724 millones (23,2% del total). La variación experimentada en la estructura de la financiación se debe a dos factores: por un lado, a la reducción de las Provisiones para Riesgos y Gastos a Largo Plazo, que a 31 de diciembre de 2000 alcanzan un importe de sólo 7.921 millones (0,4% del total del activo) y que es consecuencia de la exteriorización de los compromisos con el personal por pensiones que ha supuesto el traspaso a corto plazo en el ejercicio de 2000 de Provisiones a Largo Plazo por 45.727 millones mediante un contrato de prima única con una Entidad aseguradora que se ha hecho efectivo en el ejercicio de 2001; y, por otro, a la disminución del saldo de Acreedores a Largo Plazo, que alcanza a 31 de diciembre de 2000 un importe 836.579 millones, (47,3% del activo) con una reducción de casi el 3% y que tiene su origen en el traspaso a corto plazo de deuda financiera a largo plazo.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2000, los Fondos Propios y los Ingresos a Distribuir en varios ejercicios apenas presentan variaciones respecto a 31 de diciembre de 1998, siendo sus importes respectivos de 424.414 millones de pesetas (24,0% del activo total) y 91.426 millones (5,1% del total), respectivamente.

La situación de RENFE que queda descrita pone de manifiesto la existencia de una débil estructura financiera ya que sus fondos propios sólo suponen un 24% de la inversión total; y, aún incluyendo dentro de ellos los Ingresos a distribuir en varios ejercicios (como parte del patrimonio neto), el total de financiación propia ascendería al 29,1%, porcentaje muy por debajo del 50% que la doctrina financiera estima adecuado para considerar consistente una estructura financiera, sobre todo en Empresas en las que, como sucede en RENFE, la mayor parte de sus inversiones (el 95,8%) son de naturaleza fija y maduran a largo plazo. Además, más de la mitad de la financiación ajena de RENFE se produce con coste ya que el endeudamiento financiero total (a largo y corto plazo) alcanza a 31 de diciembre de 2000 un importe contable de 1.033.084 millones de pesetas (58,3% del activo total), aspecto en el que se aprecia un empeoramiento de la situación financiera al final del Contrato-Programa respecto a la situación a 31 de diciembre de 1998, en que el endeudamiento financiero ascendía a 1.005.630 millones según los registros contables (57,4% de la inversión total). A este endeudamiento con coste habría que añadir las Provisiones para obligaciones con el personal, que devengan intereses, lo que añade en torno a tres puntos porcentuales a la financiación ajena con coste. El resto de la financiación

diciembre de 2000, que el activo total real disminuiría en la cuantía de 730.332 millones de pesetas alcanzando un importe de 1.148.609 millones y que el endeudamiento financiero real se situaría en 410.629 millones. En esa hipotética situación, la financiación propia de RENFE supondría el 44,9% del activo total real y el endeudamiento financiero representaría sólo el 35,8% del activo total.

El mantenimiento de la Deuda del Estado a Largo Plazo con RENFE supone la existencia de un activo fijo estéril que no proporciona ningún rendimiento al Ente público y genera unos importantes costes financieros a la Compañía, y, aunque estos costes son compensados por el Estado vía Presupuestos Generales del Estado mediante una subvención de explotación anual calculada en base a las previsiones del Contrato-Programa, esta compensación no siempre cubre todos los costes financieros que la deuda origina (como más adelante se expone). Además, esta situación acrecienta de forma notable la debilidad financiera de RENFE frente a los terceros prestamistas de la Entidad, obligando al Estado a garantizar la deuda financiera de RENFE para que pueda obtener financiación de los mercados a tipos de interés próximos a la deuda pública del Estado.

Aunque esta circunstancia pudiera parecer en principio positiva, plantea diversos inconvenientes: por un lado acrecienta la dependencia de RENFE respecto del Estado, perjudicando su autonomía para operar (en contra del objetivo establecido en el Contrato-Programa de mejorar esa autonomía) y, por otro lado, no es acorde con las directrices de la política ferroviaria de la Unión Europea, que persiguen la mejora de la competitividad en los ferrocarriles europeos y la disminución de las ayudas estatales a esta industria (la garantía del Estado al endeudamiento financiero de RENFE constituye una ayuda estatal ya que permite obtener financiación ajena a costes inferiores a los del mercado). Si en el futuro y de acuerdo con las directrices recientemente aprobadas por la Unión Europea se llega a la situación de que existan varios operadores ferroviarios, incluso privados, utilizando las redes e infraestructuras ferroviarias, como medio para aumentar la competencia y fomentar un mayor desarrollo de este tipo de transporte, las actuales ayudas estatales, entre las cuales una de las más importantes en el caso de RENFE es la garantía del Estado a su deuda financiera, tendrían que desaparecer. De hecho, entre las previsiones y cláusulas del Contrato-Programa existe una (la cláusula 20) que prohíbe taxativamente a RENFE incrementar su deuda financiera para financiar las inversiones; aunque la Entidad sigue contando con la garantía del Estado para los préstamos y créditos concertados en su período de vigencia que respondan a operaciones de refinanciación de la deuda que existía previamente.

Por otra parte, RENFE, al no poder financiarla con aumentos de su endeudamiento financiero, ve limitada su capacidad inversora a la financiación que pueda obtener procedente de los fondos generados por sus

operaciones (autofinanciación), a las aportaciones del Estado para compensar pérdidas y a las subvenciones de capital procedentes del Feder y de las Comunidades Autónomas en virtud de convenios para la realización de obras de mejora urbanística ligadas a la infraestructura ferroviaria.

El cuadro número 2 muestra el estado de financiación resumido (estado de origen y aplicación de fondos) de RENFE en el período del Contrato-Programa 1999-2000, en el que aparecen registrados los flujos de fondos originados por las inversiones de RENFE y sus fuentes de origen desde el 1 de enero de 1999 hasta el 31 de diciembre de 2000, que es el período que abarca el Contrato-Programa. El conjunto total de inversiones a largo plazo producidas en ese período ha sido de 324.219 millones de pesetas distribuido de la forma siguiente: adquisiciones de inmovilizado, 175.337 millones (de los cuales 170.472 son adquisición de inmovilizado material y en curso); reducción de deudas financieras a largo plazo, 74.746 millones; aumento de los Gastos a distribuir en varios ejercicios (principalmente gastos de formalización de deudas a largo plazo), 1.358 millones; y, finalmente, reducción de Provisiones para Riesgos y Gastos a Largo Plazo (fondos para atender las obligaciones de RENFE con su personal en materia de prejubilaciones y complementos de pensiones principalmente), 72.778 millones.

Los orígenes de los fondos en el mismo período fueron: Recursos procedentes de las operaciones, 92.244 millones de pesetas; aportaciones de capital del Estado y otros cobros de Administraciones Públicas netas de los incrementos de la Deuda a Largo Plazo del Estado y otras Administraciones Públicas, 46.933 millones; traspasos a corto plazo de Deuda del Estado con RENFE a Largo Plazo (corresponde al compromiso del Estado de aportar 5.000 millones anuales a la financiación del Plan de Recursos Humanos de RENFE), 10.000 millones; enajenación de inmovilizado material y financiero, 26.359 millones; aumento de Ingresos a Distribuir en varios ejercicios (subvenciones Feder y de capital), 14.915 millones; y disminución de capital circulante, 133.768 millones. Esta disminución de aumentos del capital circulante por importe de 19.312 millones (siendo la partida más significativa la de Proveedores y Acreedores con 13.422 millones) y a disminuciones de capital circulante por un importe total de 153.080 millones; y entre las disminuciones de capital circulante destacan las originadas por las deudas financieras a corto plazo con un importe de 102.742 millones (importe en que han aumentado estas deudas, que originan una disminución del capital circulante en igual cuantía) y las causadas por los aumentos de las Provisiones para Riesgos y Gastos a Corto Plazo, por 45.727 millones.

En resumen, las inversiones de RENFE en el período del Contrato-Programa 1999-2000 han consistido en Adquisiciones de Inmovilizado por 175.337 millones de

	a 31-12-1998	a 31-12-2000
Activo total real.	1.851.204	1.878.941
Deuda del Estado a Largo Plazo real.	703.668	730.332

La principal causa de la débil estructura financiera de RENFE es precisamente la deuda del Estado a Largo Plazo ya que supone a 31 de diciembre de 2000 el 38,9% del activo total real de RENFE y ya suponía el 38% a 31 de diciembre de 1998, al comienzo del Contrato-Programa. La hipotética cancelación de esta Deuda y su aplicación a la amortización del endeudamiento financiero significaría, con los datos a 31 de

pesetas, reducción de Provisiones para Riesgos y Gastos por un importe neto de 27.051 millones, aumento de los Gastos a Distribuir en varios ejercicios por 1.358 millones y aumentos del capital circulante en 19.312 millones. Estas inversiones se han financiado con recursos procedentes de las operaciones por 92.244 millones, aportaciones de capital del Estado netas de aumentos en la deuda del Estado a Largo Plazo con RENFE por 56.933 millones, enajenación de inmuebles por 26.359 millones, aumento de Ingresos a Distribuir en varios ejercicios por 14.915 millones y aumento de la deuda financiera en 27.996 millones (suma neta de las variaciones de la deuda financiera a Largo Plazo y Corto Plazo), además del incremento de la deuda con las Administraciones Públicas por 4.534 millones.

Estos análisis ponen de manifiesto que RENFE ha aumentado su endeudamiento financiero por encima del existente a 31 de diciembre de 1998 en una cifra que puede situarse entre los 27.996 millones de pesetas que se deducen del estado de origen y aplicación de fondos (cuadro número 2) y los 36.658 millones resultantes si se considera la deuda financiera real (cuadro número 1) y no la registrada contablemente.

A pesar de ello, la inversión en inmovilizado no ha llegado a alcanzar las cifras de inversión máxima previstas en el Contrato-Programa que eran de un importe de 191.514 millones de pesetas, ya que, como antes se ha indicado, las inversiones en inmovilizado han sido de 175.337 millones, correspondiendo al inmovilizado material y en curso 170.472 millones. Además, a 31 de diciembre de 2000, RENFE había adquirido compromisos de inversiones a realizar en ejercicios posteriores al 2000 que superaban la cuantía máxima autorizada establecida en la cláusula 20 del Contrato-Programa, que era de 120.386 millones de pesetas, en un importe aproximado del 10%, circunstancia que aparece recogida en el Informe de liquidación del Contrato-Programa, 1999-2000 emitido por la IGAE con fecha 26 de marzo de 2002.

Todo ello viene a poner de manifiesto que RENFE, en las circunstancias existentes a 31 de diciembre de 2000, no tenía capacidad de autofinanciación suficiente para realizar las inversiones básicas necesarias de rehabilitación y reposición de activos destinados a asegurar tanto el desarrollo de la operación de transporte y otros negocios actuales de RENFE como la capacidad operativa de la infraestructura que RENFE gestiona por cuenta del Estado.

A este respecto conviene señalar que del total de aportaciones del Estado contempladas en el Contrato-Programa que ascienden a 466.693 millones de pesetas (233.518 millones de 1999 y 233.175 millones del año 2000), percibidas por RENFE en su totalidad y en las anualidades previstas, sólo las correspondientes a la compensación de pérdidas, que fueron de 40.289 millones en 1999 y 34.234 millones en 2000, son aportaciones de capital destinadas a compensar la reducción de fondos propios que se origina como consecuencia de

los resultados negativos recurrentes que viene obteniendo RENFE.

El resto de aportaciones del Estado son subvenciones de explotación contabilizadas por RENFE como ingresos debido a que se destinan a compensar costes incurridos por RENFE como consecuencia de decisiones políticas del Estado: en el caso de las subvenciones a las Unidades de Negocio de Cercanías y Regionales, para cubrir la diferencia entre los precios de tarifa aplicados a los servicios y su coste, debido a que éstos son superiores a aquéllos; en el de los costes del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, para compensar esa función que realiza RENFE por cuenta del Estado; y en el de la compensación por el coste financiero de la Deuda del Estado con RENFE, para resarcir a RENFE de los costes financieros en los que incurre por estar financiando gastos del Estado.

Finalmente, las subvenciones de explotación previstas para financiar el Plan de Recursos Humanos de RENFE, que pueden considerarse también como aportaciones de capital del Estado desde la perspectiva de RENFE, y que suponen un importe total de 10.000 millones de pesetas en el bienio, además de percibirse con un año de desfase respecto al período de su devengo, no compensan más que parcialmente los costes incurridos por RENFE como consecuencia de los planes de reducción de plantilla vía prejubilaciones cuyo coste es en su totalidad a cargo del Estado según las previsiones de Contrato-Programa; teniendo que financiar RENFE con recursos propios la diferencia entre su coste y lo percibido del Estado. Esta diferencia se registra como mayor Deuda del Estado, pero no existe ninguna previsión sobre la manera y el momento en que RENFE recuperará del Estado esos fondos.

Indudablemente, la debilidad financiera de RENFE depende fundamentalmente, aparte de su estructura generadora, de la insuficiente cuantía de los fondos generados por las operaciones, cuyo volumen viene determinado principalmente por el importe de los ingresos y resultados. Estos últimos han sido de pérdidas de 32.664 millones de pesetas en 1999 y de 28.793 millones en 2000, mejores que los previstos en el Contrato-Programa pero peores que los obtenidos en 1998, ejercicio en el cual las pérdidas fueron de 27.548 millones. En el volumen de estas pérdidas influyen de forma considerable, además de los resultados de explotación (principal factor explicativo de las mismas), el enorme importe del endeudamiento financiero que ha dado lugar en los ejercicios de 1999 y 2000 a gastos por intereses en RENFE de 64.985 y 69.957 millones, respectivamente. Aunque las aportaciones del Estado para compensar el coste financiero de su deuda con RENFE, que han sido de 32.319 y 30.177 millones en los ejercicios 1999 y 2000, han reducido la carga financiera soportada por RENFE a unos importes de 32.666 y 39.780 millones, en esos ejercicios, sigue siendo importante el peso que tienen estos gastos en los resultados finales de RENFE.

Obviamente, un aumento de los fondos propios de RENFE generado por aportaciones de capital del Estado en cuantía suficiente para reducir su endeudamiento financiero a niveles más adecuados reportaría una mejora sustancial en sus resultados y unos aumentos futuros en la generación de fondos que permitirían una mayor autofinanciación de RENFE y una menor dependencia de las aportaciones del Estado que podrían desaparecer en cuanto RENFE obtuviera resultados positivos. Ello contribuiría, además, a lograr el objetivo de aumentar la autonomía de RENFE establecido en el Contrato-Programa, que no ha podido cumplirse (como cabía prever dado que entre las medidas contempladas en el Contrato-Programa no figuran las necesarias para lograr tal objetivo).

### III.2 Deuda del Estado con RENFE.

Las especiales relaciones económico financieras existentes entre el Estado y RENFE como consecuencia de su carácter de Entidad pública empresarial y de su actividad como explotadora única de los servicios de transporte ferroviario en España y como gestora por cuenta del Estado de la infraestructura ferroviaria, actividades todas ellas reguladas en su Estatuto, han dado lugar a la existencia de unos flujos y transacciones económico-financieras generadoras de débitos y créditos entre RENFE y el Estado que en muchos aspectos son atípicos, incluso considerados desde la perspectiva de las Sociedades estatales o los Entes públicos empresariales. Esas transacciones económico-financieras y los créditos, débitos, gastos e ingresos que generan vienen asimismo reguladas por el Contrato-Programa vigente en cada momento, además de por lo que en su caso establezcan las Leyes Generales de Presupuestos de cada año.

En los balances de situación de RENFE de los ejercicios 1999 y 2000 (Anexo I de este Informe) figuran unas deudas del Estado con RENFE incluídas en los epígrafes «Estado deudor a largo plazo» y «Estado deudor a corto plazo», por unos importes de 600.170 y 8.591 millones de pesetas, respectivamente, en 1999 y de 607.451 y 5.000 millones en el ejercicio de 2000, con lo que el total de la posición deudora del Estado con RENFE es de 608.761 millones en 1999 y de 612.451 millones en 2000 (no se incluyen aquí los saldos típicos deudores o acreedores que resultan de los devengos, retenciones y pagos de impuestos, ya que estos figuran en el balance de RENFE incluídos bajo la rúbrica Administraciones Públicas, que comprende también los saldos mantenidos con la Seguridad Social).

El total de la deuda del Estado con RENFE tiene su origen en los siguientes componentes: «Situaciones transitorias de financiación», «Compensación de diferencias de cambio negativas», «Subvenciones a la explotación, Subvenciones Plan de recursos Humanos» y «Subvenciones incentivo al tráfico de mercancías». El saldo de 490.094 millones de pesetas que aparece

bajo la rúbrica de «Situaciones Transitorias de Financiación» y que no ha tenido variación en los ejercicios de 1999 y 2000 corresponde a deudas que el Estado tiene con RENFE por déficits de explotación de esta Entidad producidos en ejercicios anteriores a 1994 y que, de acuerdo con lo establecido en el Estatuto del Ente, correspondía financiar al Estado con aportaciones de fondos que no se produjeron. (En el cuadro número 3 se refleja el desglose y evolución de la deuda del Estado con RENFE en los ejercicios 1999 y 2000).

En la rúbrica «Compensación de diferencias negativas de cambio», que muestra unos saldos de 53.756 y 56.299 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1999 y 2000, respectivamente, se registran las deudas del Estado con RENFE por el compromiso que aquél tiene con la Entidad de compensarla por las diferencias negativas de cambio que se produzcan en los préstamos y créditos que RENFE mantiene en moneda extranjera. Sin embargo, en esta cuenta sólo se registran las diferencias negativas de cambio realizadas en cada ejercicio que corresponden a los préstamos y créditos en moneda extranjera que se amortizan y no son objeto de refinanciación, pues sólo en ese caso se considera que las diferencias de cambio se han producido. No figuran incluídas en ella (ni en ninguna otra rúbrica de las cuentas anuales de RENFE), las restantes diferencias de cambio en moneda extranjera existentes al 31 de diciembre de cada año.

Los movimientos de la cuenta de diferencias de cambio en los ejercicios 1999 y 2000 han sido incrementos del saldo deudor en 7.925 y 10.168 millones de pesetas por las diferencias negativas producidas en los ejercicios 1999 y 2000, respectivamente, y minoración del saldo por aplicación del superávit de gestión producido en RENFE en 1999 por importe de 7.625 millones. Este concepto de superávit de gestión es la diferencia entre el resultado real del ejercicio de RENFE y el previsto en el Contrato-Programa. Cuando el resultado de RENFE es mejor del previsto (cuando las pérdidas reales son inferiores a las previstas, siendo la pérdida prevista igual a la aportación del Estado para compensar pérdidas), la diferencia se aplica a reducir deuda del Estado con RENFE por ese mismo importe, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 13 del Contrato-Programa. El saldo de esta rúbrica de compensación de diferencias de cambio muestra una tendencia creciente en el bienio 1999-2000 ya que se ha pasado de un saldo inicial de 45.831 millones a un saldo de 56.299 millones a 31 de diciembre de 2000.

En la rúbrica «Subvenciones a la explotación» se incluyen las cantidades devengadas por RENFE como consecuencia de las aportaciones del Estado previstas y comprometidas en el Contrato-Programa (y que figuran en los Presupuestos Generales del Estado del año correspondiente) incrementando el saldo, registrándose minorando los cobros de estas subvenciones del Estado. Aunque la rúbrica se denomina «Subvenciones a la explotación», no todas las subvenciones registradas

responden a esta denominación según la nomenclatura presupuestaria ya que las aportaciones del Estado para compensar pérdidas, que figuran con importes de 40.289 y 34.234 millones de pesetas en los ejercicios de 1999 y 2000, respectivamente, revisten el carácter de subvenciones de capital y se aplican a aumentar los Fondos Propios de RENFE minorados por las pérdidas reales de cada ejercicio. Las subvenciones restantes van destinadas:

— A compensar el déficit de explotación de la Unidad de Negocio de Cercanías con importes de 30.544 y 32.039 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente. Se deben a que los precios autorizados por el Gobierno por la prestación del servicio público de transporte de viajeros de cercanías no cubren los costes, por lo que se consideran como una compensación por la prestación del servicio de transporte de viajeros en Cercanías.

— A compensar el déficit de explotación de la Unidad de Negocio de Regionales con importes de 8.444 y 7.536 millones de pesetas en los ejercicios de 1999 y 2000. Se deben a circunstancias similares a las que se dan en Cercanías.

— A compensar a RENFE por el coste incurrido en la gestión por cuenta del Estado del mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria, de acuerdo con el Convenio suscrito entre el Estado y RENFE que figura como anexo al Contrato-Programa 1999-2000.

— A compensar a RENFE por los intereses de la deuda del Estado con la Entidad soportados por ésta. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 13 del Contrato-Programa para calcular estos intereses a efectos de la liquidación de las aportaciones de la Administración General del Estado, se calcula el tipo de interés medio de RENFE de cada ejercicio, que se aplica al importe del saldo medio de la deuda del Estado con RENFE para obtener el coste de la deuda por cuenta del Estado. Las aportaciones de la Administración General del Estado por este concepto están calculadas en base a las previsiones del Contrato-Programa y se ajustan a los compromisos que se incluyen en él. Las cantidades devengadas y cobradas en los ejercicios de 1999 y 2000 han sido de 2.319 y 30.177 millones de pesetas, respectivamente.

Entre los movimientos registrados en esta rúbrica se incluyen, finalmente, un aumento del saldo de 1.616 millones de pesetas correspondiente a diferencias de aportación del Estado en el ejercicio de 1997 y una disminución del saldo de 882 millones que corresponde a diferencias de aportación del Estado en 1998, todo ello de acuerdo con la liquidación practicada por la Intervención General del Estado del Contrato-Programa 1994-1998. Minorando el saldo aparece también el cobro de un anticipo del Estado por importe de 30.000 millones de pesetas concedido en 1998 a cuenta de las aportaciones del Estado para gestión de Infraestructura previstas para el ejercicio de 1999.

ción posterior al de su devengo. Los gastos incurridos por RENFE por este concepto han sido de 5.484 y 10.975 millones de pesetas en los ejercicios de 1999 y 2000, cantidades que figuran aumentando el saldo de la cuenta. Minorando el saldo aparecen los cobros, por un importe total de 10.000 millones de pesetas, que corresponden a las subvenciones previstas para los ejercicios 1998 y 1999, por importe de 5.000 millones en cada uno de ellos. Además, figura un importe de 355 millones minorando el saldo como consecuencia de la liquidación del ejercicio de 1998 formulada por la IGAE al resultar el gasto incurrido por RENFE inferior en esa cantidad a la subvención de 5.000 millones prevista y cobrada.

El saldo de esta cuenta a 31 de diciembre de 2000, que es de 32.737 millones, muestra un significativo aumento sobre el existente al inicio del Contrato-Programa, que era de 26.633 millones, como consecuencia de que los costes del Plan de Recursos Humanos 1999-2000 fueron muy superiores a las aportaciones previstas para el mismo período. Según la cláusula 13.3 del Contrato-Programa «la subvención anual destinada a financiar el coste de reestructuración de plantilla se liquidará al término de cada ejercicio en función del coste real de las bajas producidas, reduciéndose en la parte no utilizada en base a los criterios que figuran en la cláusula 18. Si la consignación incluida en los PGE para esta finalidad difiere de la cantidad liquidada, la diferencia se imputará en la partida «Deuda por cuenta del Estado» del activo de RENFE». La IGAE ha practicado las liquidaciones de las aportaciones del Estado correspondientes a los ejercicios de 1999 y 2000 y ha dado por buenas las cifras de coste del Plan de Recursos Humanos contabilizados por RENFE a que se ha hecho referencia.

En el epígrafe Deudores a Largo Plazo del balance de situación de RENFE, además de la deuda del Estado con RENFE, figuran registradas deudas de diversos Organismos, Entidades Públicas y Comunidades Autónomas bajo las rubricas siguientes:

a) «Organismos Oficiales, Tráficos». Presenta unos saldos de 9.322 y 8.516 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1999 y 2000, respectivamente; y en ella figuran los saldos deudores que mantienen con RENFE diversos Organismos públicos por servicios de transporte prestados por RENFE pendientes de cobro. También incluye los saldos deudores resultantes de actuaciones urbanísticas concertadas con diversos Ayuntamientos en los que RENFE ha cedido terrenos a cambio de obras a realizar por los Ayuntamientos en instalaciones ferroviarias y, en algunos casos, a cambio de la percepción en metálico de la diferencia entre el valor de los terrenos cedidos, previamente expropiados, y el de las obras a realizar a cargo del Ayuntamiento (en el saldo existente a 31 de diciembre de 1999 figuraban, entre otros, un saldo deudor de 84 millones correspondiente al Ayuntamiento de Beasáin, importe percibido en el ejercicio de 2000; y también figura a 31 de diciembre de 1999 un saldo de 58 millones adeudados

por el Ayuntamiento de Cádiz que seguía pendiente de pago a 31 de diciembre de 2000).

Entre las deudas por servicios de transporte prestados por RENFE, destacan la correspondiente al entonces Organismo Autónomo Correos y Telégrafos, que tiene un saldo deudor de 2.351 millones en 1999 y 2000, la del Consorcio de Transportes de Madrid, con saldos deudores de 5.601 y 4.896 millones en 1999 y 2000 respectivamente, y la del Ministerio de Defensa, con saldos de 85 y 117 millones en 1999 y 2000, respectivamente.

El saldo correspondiente a Correos y Telégrafos corresponde a revisiones de precios de los servicios prestados por RENFE en los ejercicios de 1992 y 1993 a esa Entidad. En el año 1994 RENFE firmó un acuerdo con el Organismo Autónomo Correos y Telégrafos por el que se liquidaba la deuda que este Organismo tenía con RENFE por los servicios prestados entre 1982 y 1991, deuda calculada aplicando las revisiones de precios según los criterios establecidos en el Real Decreto 1620/1978, por el que se regulaban los servicios prestados por RENFE de transporte de correspondencia pública. La deuda fue abonada íntegramente a RENFE según el calendario de pagos establecido en el acuerdo. El acuerdo especificaba que debería firmarse otro nuevo para establecer los precios para los servicios prestados por RENFE al Organismo Autónomo Correos y Telégrafos en los ejercicios 1992 y 1993, que no se llegó a formalizar. Por ello, RENFE facturó las revisiones de precios para esos ejercicios con las tarifas de 1991 ya aceptadas por el Organismo Autónomo en el Acuerdo de 1994. No obstante, estas facturas no fueron aceptadas por Correos y Telégrafos y se encuentran impagadas. En el correspondiente expediente constan los escritos de reclamación dirigidos por el Presidente de RENFE a las autoridades del Ministerio de Fomento en los años 1995 y 1996, que no han producido efecto alguno.

Los saldos correspondientes al Consorcio de Transportes de Madrid se han generado fundamentalmente por el uso de los títulos de Abono Transporte emitidos por el Consorcio en los servicios de transportes de Cercanías ofertados por RENFE en el área de la Comunidad de Madrid. Las liquidaciones por el uso del Abono Transporte están reguladas por diversos Convenios entre RENFE y el Consorcio de Transportes de Madrid, siendo el último el concertado con fecha 8 de junio de 2000 que ha liquidado la deuda pendiente del Consorcio con RENFE correspondiente a los ejercicios de 1995, 1996, 1997 y 1998. Los saldos registrados a 31 de diciembre de 1999 y 2000 incluyen la deuda pendiente de cobrar correspondiente a esos ejercicios además de lo facturado por RENFE en los ejercicios de 1999 y 2000 que se encontraba pendiente de liquidar o cobrar. El Consorcio viene pagando regularmente sus deudas, mediante entregas a cuenta. El saldo resultante de la liquidación de fecha 8 de junio de 2000 (5.652 millones de pesetas) devenga un interés del 5,5% y será pagado en un plazo de 9 años mediante pagos semestrales.

Los saldos correspondientes al Ministerio de Defensa están originados por los servicios de transporte de viajeros y mercancías que RENFE presta a las Fuerzas Armadas. Las tarifas, bonificaciones y revisiones de precios así como las demás características de los servicios de transporte que RENFE presta al Ministerio de Defensa vienen determinados por el Convenio suscrito entre RENFE y el Ministerio el 3 de febrero de 1998 con una vigencia de tres años. La facturación se realiza mensualmente, así como los cobros, correspondiendo generalmente el saldo existente al final de cada año a la última facturación mensual pendiente de cobro.

Respecto a los saldos deudores registrados en esta rúbrica de «Organismos Oficiales, Tráficos», cabe observar que una parte importante de ellos figuraban clasificados como el epígrafe Deudores a Largo Plazo inadecuadamente ya que son saldos con plazo de vencimiento inferior a un año, por lo que deberían haberse clasificado como deudores a corto plazo de acuerdo con las normas del Plan General de Contabilidad. Entre los saldos que procede reclasificar como deudores a corto plazo figuran, entre otros, los del Ministerio de Defensa y una parte importante del saldo del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, como se deduce del análisis anteriormente efectuado.

b) «Comunidades Autónomas». Presenta saldos de 5.967 y 6.229 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1999 y 2000, respectivamente y recoge los saldos deudores de diversas Comunidades Autónomas con RENFE que resultan de la aplicación de convenios concertados por la Entidad pública con el objeto de mantener en explotación determinadas líneas de transporte ferroviario de viajeros de ámbito regional que son deficitarias y que por razones de interés público continúan prestando servicio, percibiendo RENFE de la Comunidad Autónoma correspondiente la diferencia entre los gastos y los ingresos de la explotación (el déficit generado por la prestación del servicio). Estas percepciones son no coincidentes con las subvenciones que recibe RENFE del Estado para cubrir el déficit de explotación de la Unidad de Negocio de Regionales ya que estas últimas subvenciones se evalúan en base al déficit estimado de las líneas regionales no incluidas en los convenios con las Comunidades Autónomas.

Los convenios y saldos más importantes son los que corresponden a las Comunidades Autónomas de Extremadura, Andalucía y Galicia.

La Comunidad Autónoma de Extremadura presenta un saldo deudor de 2.914 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1999 y 2000, igual al que tenía a 31 de diciembre de 1998. En el ejercicio de 1997 RENFE denunció el Convenio debido a la falta de pago por parte de la Comunidad Autónoma de Extremadura, aunque siguió existiendo el servicio en virtud de una decisión de la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa 1994-1998, que también acordó que RENFE no registrara los ingresos correspondientes a los servicios prestados a esta Comunidad Autónoma a partir

de 1998. En consecuencia, durante los ejercicios de 1999 y 2000 RENFE no incluyó entre sus ingresos los que correspondían a la aplicación del convenio con la Comunidad Autónoma de Extremadura; pero en el ejercicio de 2000 RENFE registró como mayor deuda de la Comunidad Autónoma de Extremadura; un importe de 3.287 millones, cuantía a la que ascenderían los servicios no facturados a esa Comunidad Autónoma, constituyendo al mismo tiempo una provisión por el mismo importe que netea el saldo deudor y lo deja en el mismo importe que existía a 31 de diciembre de 1999.

Los saldos deudores de la Comunidad Autónoma de Galicia son de 342 y 476 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1999 y 2000. Esta Comunidad viene aborando regularmente los saldos deudores que resultan de las liquidaciones de los déficits de explotación de las líneas regionales concertadas con RENFE.

La Comunidad Autónoma de Andalucía presenta saldos deudores de 1.325 y 1.749 millones a 31 de diciembre de 1999 y 2000, respectivamente. Estos saldos incluyen débitos por liquidaciones efectuadas al amparo de convenios establecidos en el año 1985, que fueron objeto de liquidación en un convenio concertado entre la Junta de Andalucía y RENFE el 20 de abril de 1995 en el que se preveía la compensación de parte de la deuda existente mediante la realización de obras de mejora de las líneas férreas a cargo de la Junta de Andalucía. Los servicios ferroviarios prestados hoy día por RENFE están regulados por el citado convenio del año 1995 y las sucesivas prórrogas efectuadas en los años 1998, 1999 y 2000.

Los saldos de los epígrafes «Estado Deudor a largo y corto plazo», «Organismos Oficiales, Tráficos» y «Comunidades Autónomas» analizados anteriormente forman parte del concepto «Deuda por cuenta del Estado» utilizado en varias cláusulas del Contrato-Programa 1999-2000 y en otros Contratos-Programas anteriores.

En la cláusula 4 del Contrato-Programa 1999-2000 que define su ámbito de aplicación, establece en su apartado D: «Gestión de la deuda por cuenta del Estado: corresponde a déficits anteriores no compensados por el Estado, a pérdidas por diferencias de cambio de créditos en moneda extranjera vencidas y no subvencionadas, a las diferencias entre las partidas devengadas por RENFE y recibidas para hacer frente al Plan de Recursos Humanos del Contrato-Programa 1994/1998, así como a la deuda de Organismos oficiales».

En la cláusula 7.2 A «Deuda por cuenta del Estado» del Contrato-Programa 1999-2000 se dice lo siguiente: «RENFE tiene encomendada, además de la gestión de la deuda de los activos distribuidos en Unidades de Negocio, la gestión y financiación de la deuda por cuenta del Estado». «La deuda por cuenta del Estado que figura en el Acta número 11 de la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa 1994-1998 asciende a 595.788 millones de pesetas a 1 de enero de 1999. Considerando los Informes de Control Financiero de la IGAE correspondientes a los ejercicios de 1994 a 1997

y la liquidación provisional de 1998 aprobada por la Comisión de Seguimiento, la deuda inicial por cuenta del Estado considerada en este Contrato asciende a 595.899 a reserva de la liquidación definitiva del ejercicio 1998 a realizar por la IGAE». «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». «El Estado abonará a RENFE el coste asociado a dicha deuda, el cual se calculará aplicando el tipo medio del coste del pasivo de RENFE, tal como se define en la cláusula 13, al saldo medio anual de la antedicha deuda».

En la cláusula 13.1 del Contrato-Programa, que regula la actualización y liquidación de las aportaciones de la Administración General del Estado, se establece lo siguiente: «Procedimiento general de liquidación. Las aportaciones del Estado definidas en la cláusula 11 sólo son actualizables en caso de aplicarse la cláusula 13.2. Si los resultados reales alcanzados por RENFE fueron mejores que las aportaciones del Estado, la diferencia en el año en que se produzca irá destinada a sanear deuda por cuenta del Estado. La repercusión de resultados en las UNs, a efectos del cálculo de su deuda asignada, tendrá como límite el neto resultante una vez deducida la cifra destinada a sanear deuda por cuenta del Estado. Si los resultados reales alcanzados por RENFE fueran, globalmente considerados, peores que las aportaciones del Estado sólo serán objeto de compensación en la parte correspondiente a los gastos financieros de la deuda por cuenta del Estado y asociada a la infraestructura. Dicha compensación se producirá ajustando en el mismo importe el saldo de la deuda por cuenta del Estado y se calculará de la forma prevista en el apartado siguiente. En este caso los resultados reales repercutirán íntegramente en la asignación de deuda entre las distintas UNs.»

En la cláusula 13.2, se dispone: «Liquidación de los gastos financieros. Si procediera la compensación mencionada en el apartado anterior de esta cláusula, la liquidación de los gastos financieros asociados a la Deuda por cuenta del Estado y a la infraestructura se realizará sobre las siguientes bases: Se calculará el endeudamiento medio de RENFE considerando las cuentas 221, 230 a 234 y 250 a 253 de los balances de RENFE al cierre de cada ejercicio más las diferencias de cambio no realizadas. Se calculará el tipo medio de RENFE utilizando dicho endeudamiento medio y los gastos financieros reales del ejercicio. La liquidación de intereses será el resultado de aplicar el anterior tipo medio al saldo medio de la deuda por cuenta del Estado y al saldo medio de la deuda asociada a los activos de infraestructura, corregida con la parte correspondiente de las diferencias de cambio asociada a la financiación de activos de infraestructura».

En la cláusula 13.3, se establece: «Liquidación de la subvención anual destinada al Plan de Recursos Humanos. La subvención anual destinada a financiar el coste de reestructuración de plantilla se liquidará al término de cada ejercicio en función del coste real de las bajas producidas, reduciéndose en la parte no utilizada en el ejercicio en base a los criterios que figuran en la cláusula 18. Si la consignación incluida en los PGE para esta finalidad difiere de la cantidad liquidada, la diferencia se imputará en la partida «Deuda por cuenta del Estado» del activo de RENFE». Finalmente, en el Título IX Deuda por Cuenta del Estado del Contrato-Programa que incluye la cláusula 53 se dice lo siguiente: «a estos efectos se considera deuda por cuenta del Estado la definida en la cláusula 7 de este Contrato-Programa. La evolución prevista de los gastos financieros de la deuda por cuenta del Estado al tipo medio del 5,48% en 1999 y del 5,39% en el 2000 es en millones de pesetas la siguiente: 1999:32.855; 2000:32.747».

Estas cifras, sin embargo, difieren de las aportaciones del Estado previstas por el concepto intereses de la deuda por Cuenta del Estado contemplados en la cláusula 19 y en la cláusula 11 que son de 32.319 millones de pesetas en 1999 (28.728 a aportar en 1999 y 3.591 a percibir por RENFE en el 2000) y de 30.177 millones en el ejercicio de 2000, cifras sensiblemente menores que las contempladas en la citada cláusula 53; lo que supone que las aportaciones del Estado establecidas en el Contrato-Programa para compensar a RENFE por los gastos financieros de la deuda por cuenta del Estado se fijaron en importes inferiores a los que correspondían según las propias previsiones del Contrato-Programa.

En cuanto a la composición de la deuda por cuenta del Estado, de acuerdo con el contenido de la cláusula 4.D del Contrato-Programa, los conceptos que incluye son los que figuran en los epígrafes Estado Deudor a largo y corto plazo más los correspondientes a «Organismos Oficiales, Tráficos», «Comunidades Autónomas» y al epígrafe «Otros deudores a largo plazo» de la rúbrica Deudores a Largo Plazo del balance de RENFE (que comprende pequeñas partidas deudoras a otras Entidades públicas).

En la determinación de la deuda por cuenta del Estado se incluyen además los saldos deudores o acreedores a corto plazo que RENFE tiene con la Hacienda Pública por motivos fiscales (IVA y retenciones de IRPF fundamentalmente); pero estos saldos, vista la definición que se hace en la cláusula 4.D del concepto de deuda por cuenta del Estado, no deberían considerarse como integrantes de ella (son, además, saldos típicos presentes en cualquier empresa y no están vinculados a las especiales relaciones financieras existentes entre RENFE y el Estado). Por otra parte, los saldos con la Hacienda Pública son saldos acreedores en los ejercicios de 1999 y 2000 por importes de 2.823 y 3.853 millones de pesetas respectivamente, por lo que minoran incorrectamente la deuda del Estado con RENFE,

dando lugar a unas menores aportaciones del Estado por gastos financieros de su deuda.

Para el cálculo del saldo de la deuda por cuenta del Estado, del saldo del epígrafe «Organismos Oficiales, Tráficos», ha de deducirse el correspondiente al Consorcio de Transportes de Madrid debido a que existe un Convenio entre RENFE y el Consorcio que contempla la percepción de intereses por parte de RENFE sobre los saldos resultantes de las liquidaciones definitivas de ejercicios anteriores a 1999 y 2000 (las liquidaciones se hacen con bastante retraso respecto a las fechas de cierre de ejercicio y, aunque el Consorcio realiza entregas periódicas a cuenta, éstas entregas son de importes inferiores a la facturación real).

En el cuadro número 4 se muestra la evolución del saldo de la deuda por cuenta del Estado en el periodo de vigencia del Contrato-Programa 1999-2000. El saldo al inicio del Contrato-Programa, a 1 de enero 1999, es de 600.158 millones de pesetas según el cálculo realizado por la IGAE en el Informe de control financiero de RENFE del ejercicio de 1998 mediante el que se practica la liquidación del Contrato-Programa 1994-1998 correspondiente a ese ejercicio. El saldo de la deuda a 31 de diciembre de 1999 alcanza los 607.491 millones, con arreglo a los saldos componentes de la deuda que figuran en las cuentas anuales de RENFE. Las variaciones del saldo de la deuda registrada en ese ejercicio son:

— Aportaciones del Estado previstas en el Contrato programa 1999-2000 para 1999 por un importe de 232.109 millones de pesetas (son los devengos correspondientes al ejercicio de 1999, a excepción de los del Plan de Recursos Humanos que figuran aparte).

— Aportaciones del Estado cobradas en el ejercicio, que comprenden los cobros previstos y efectuados y que tienen asignación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, por un importe de 233.518 millones de pesetas (mirando el saldo).

— Pagos del Plan de Recursos Humanos por importe de 6.965 millones de pesetas efectuados por RENFE en el ejercicio y que generan un devengo contra el Estado aumentando la deuda.

— Diferencias de cambio realizadas en préstamos y créditos concertados por RENFE en moneda extranjera por importe de 7.925 millones de pesetas, que aumentan el saldo de la deuda por Cuenta del Estado.

— Variación de la deuda de Organismos oficiales, que muestra una disminución de 6.148 millones de pesetas, minorando en igual cuantía la deuda, y recoge las variaciones de los saldos deudores de los Organismos oficiales incluidos en la deuda por cuenta del Estado entre el 31 de diciembre de 1998 y 31 de diciembre de 1999.

Con posterioridad al cierre del ejercicio de 1999, en la liquidación efectuada por la IGAE en su Informe de Control Financiero correspondiente a ese año y que dio por correctamente liquidadas las aportaciones del Esta-

do que quedaban relacionadas, se calculó por la IGAE la deuda por cuenta del Estado a 1 de enero de 2000 en 599.866 millones de pesetas, tras aplicar a la reducción de la deuda el importe de 7.625 millones a que asciende el resultado de gestión positivo de RENFE en el ejercicio de 1999 (diferencia entre el resultado del ejercicio previsto en el Contrato-Programa que era de 40.289 millones de pérdidas y el realmente obtenido que fue de 32.664 millones de pérdidas).

A 31 de diciembre de 2000, la deuda por cuenta del Estado se situó en 610.742 millones de pesetas como consecuencia de las variaciones ocurridas en el ejercicio: devengos por aportaciones del Estado de 224.584 millones y pagos por igual concepto de 233.175 millones; devengos del Plan de Recursos Humanos de 10.281 millones; diferencias de cambio realizadas por importe de 10.168; y variación negativa de la deuda de organismos oficiales por 982.

Como consecuencia de la liquidación de la IGAE correspondiente al ejercicio de 2000 y de la aplicación del superávit de gestión de 5.260 millones de este ejercicio, la deuda por cuenta del Estado a 1 de enero de 2001 asciende a 605.482 millones, mostrando un aumento de 5.324 millones respecto a la existente al 1 de enero de 1999 en que comenzaba la vigencia del Contrato-Programa 1999-2000.

El aumento del saldo en el bienio se debe fundamentalmente a las diferencias de cambio realizadas, que en el conjunto de los dos ejercicios supusieron 18.093 millones de pesetas, y a que los devengos del Plan de Recursos Humanos, que ascendieron a 17.246 millones, superaron las previsiones y subvenciones previstas en el Contrato-Programa para esta finalidad que eran de 10.000 millones. A la minoración de la deuda ha contribuido la minoración de los saldos deudores de los Organismos oficiales, con un total de 7.130 millones, y los superávits de gestión de los ejercicios de 1999 y 2000 que totalizan 12.885 millones. Esta última partida, aunque contribuye a disminuir el saldo de la deuda por cuenta del Estado, reduce los fondos propios de RENFE en idéntica cuantía, con lo que minorara los recursos de que dispone la Entidad para financiar sus inversiones.

Respecto al importe de la deuda por cuenta del Estado a 1 de enero de 2001 cabe observar que en la cifra de 605.482 millones de pesetas liquidada por la IGAE no se incluyen las diferencias de cambio no realizadas correspondientes a préstamos y créditos en moneda extranjera que a 31 de diciembre de 2000 ascendían a un importe de 107.877 millones y que, de acuerdo con el Estatuto de RENFE y la cláusula 7.3 del Contrato-Programa, son a cargo del Estado, (además la cláusula 13.2 incluye estas diferencias de cambio dentro del endeudamiento medio de RENFE a efectos de determinar el tipo medio para liquidar los gastos financieros correspondientes a la deuda por cuenta del Estado). Por otra parte, en la deuda por cuenta del Estado no deberían incluirse los saldos de RENFE con la Hacienda Pública a corto plazo manteni-

dos por razones fiscales, por lo que la deuda a 1 de enero de 2001 habría que considerarla aumentada en un importe de 3.853 millones. Si ambas circunstancias se tienen en cuenta, la deuda por cuenta del Estado se sitúa en 717.212 millones.

Respecto a las aportaciones realizadas por el Estado para compensar los gastos financieros de la deuda por cuenta del Estado, como anteriormente se ha señalado, las cantidades previstas en el Contrato-Programa y efectivamente aportadas en los ejercicios de 1999 y 2000, que fueron 32.319 y 30.177 millones de pesetas, respectivamente, eran sensiblemente inferiores a las previstas en la cláusula 53 del Contrato-Programa resultantes de aplicar los tipos de interés del 5,48% y 5,39% al saldo medio de la deuda por cuenta del Estado. Pero, además, los gastos financieros reales que corresponden a la deuda por cuenta del Estado, en los ejercicios de 1999 y 2000, que resultan del cálculo previsto en la cláusula 13 del Contrato-Programa, han sido de 32.964 y 35.289 millones de pesetas, después de aplicar los tipos medios reales efectivos atribuibles a la deuda financiera de RENFE (que han sido de 5,46% en 1999 y del 5,83% en 2000) a los saldos medios de la deuda por cuenta del Estado que resultan de los saldos iniciales y finales existentes en 1999 y 2000. (Estas cifras y tipos de interés constan en los informes de Control Financiero realizados por la IGAE correspondientes a los ejercicios de 1999 y 2000).

Ello supone que RENFE ha recibido como compensación por los gastos financieros en que ha incurrido como consecuencia de la deuda por cuenta del Estado un importe inferior en 5.757 millones de pesetas al que le corresponde y al gasto que le ha ocasionado dicha deuda (645 millones en 1999 y 5.112 en 2000); diferencia que no será compensada por el Estado, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 13 del Contrato-Programa, ya que los resultados globales de RENFE han sido mejores que los previstos en él.

En definitiva, el Estado no ha compensado esos mayores gastos financieros de la deuda por cuenta del Estado respecto a los aportados y previstos debido a que la aportación por pérdidas hecha por el Estado fue superior a los resultados del ejercicio (negativos) de RENFE. Esta actuación pese al fundamento lógico que en principio pudiera tener, produce una distorsión de los resultados reales de RENFE además de otros efectos adversos sobre la estructura financiera de la Compañía. Por una parte, da lugar a que se produzca confusión entre lo que es una compensación por los gastos ocasionados por la deuda del Estado, que es una contraprestación a la que RENFE tiene derecho por estar financiando al Estado, y las aportaciones del Estado para compensar las pérdidas del ejercicio, que es una aportación de capital para reponer los fondos propios de una Entidad de la que el Estado es el único propietario. Por otra, si el Estado compensara las diferencias entre la aportación y los costes financieros reales de su deuda con RENFE, la Entidad tendría, además de unas

menores pérdidas, una mayor disponibilidad de fondos para financiar sus inversiones o, alternativamente, para reducir su endeudamiento financiero, supuesto este último que provocaría una reducción de las pérdidas por la disminución de los gastos financieros que implica la reducción de la deuda.

En resumen, el hecho de que las compensaciones del Estado por el coste financiero de la deuda que tiene con RENFE sean menores que el gasto financiero soportado por RENFE por esa causa, provoca que las pérdidas de la Entidad sean mayores y que también tenga que aumentar su endeudamiento o reducir sus inversiones.

Además, el hecho de que el Estado, de acuerdo con el texto del Contrato-Programa, no asuma las diferencias negativas de cambio producidas en los pagos y los devengos de los intereses de las deudas en moneda extranjera, da lugar a que RENFE tenga que hacerse cargo de estos costes financieros adicionales. El conjunto de los costes financieros soportados por RENFE y que deberían haber sido a cargo del Estado, supone una cantidad relevante en relación con las pérdidas de RENFE de los ejercicios 1999 y 2000, ya que representaba un porcentaje significativo de las mismas.

### III.3 Endeudamiento financiero y resultados financieros de RENFE.

En el balance de situación de RENFE a 31 de diciembre de 2000, fecha en que finaliza el Contrato-Programa, figuran registrados 825.208 millones de pesetas en concepto de Deudas financieras a largo plazo y 207.876 millones bajo la rúbrica de Deudas financieras a corto plazo, ascendiendo por tanto el endeudamiento financiero total contabilizado a esa fecha a 1.033.084 millones.

Estos importes no incluyen las diferencias negativas de cambio existentes a 31-12-2000 en préstamos y créditos en moneda extranjera, que ascienden 94.589 millones de pesetas para las deudas a largo plazo y 13.288 millones para las deudas a corto plazo, totalizando un importe de 107.877 millones. Ello se debe a que RENFE valora en su balance de situación las deudas financieras denominadas en moneda extranjera a los tipos de cambio históricos (los existentes a fecha de disposición de esos préstamos y créditos) en lugar de valorarlas a los tipos de cambio existentes al 31 de diciembre de 2000.

(RENFE en la nota 11 que acompaña a la memoria de sus cuentas anuales del ejercicio 2000 ofrece una información detallada de las diferencias negativas de cambio existentes en sus préstamos y créditos en moneda extranjera).

Del mismo modo, en el Balance de situación de RENFE a 31 de diciembre de 1999 tampoco figuran incluidas las diferencias negativas de cambio existentes a esa fecha ni en los saldos registrados bajo las rúbricas Deudas financieras a largo y corto plazo ni en el saldo

del epígrafe Estado deudor a largo plazo. Los importes registrados en concepto de Deudas financieras a largo y corto plazo son de 873.922 y 157.683 millones de pesetas, respectivamente, siendo el total del endeudamiento financiero registrado a 31 de diciembre de 1999 1.031.605 millones. Las diferencias negativas de cambio existentes a esa fecha en las deudas en moneda extranjera son de 100.798 millones en las deudas a largo plazo y de 9.180 millones en las deudas a corto, lo que supone un total de 109.978 millones.

Si se comparan las cifras del endeudamiento financiero total de RENFE a 31 de diciembre de 2000, al final del Contrato-Programa, con las existentes al inicio del mismo, a 31 de diciembre de 1998, que eran de un total de 1.104.303 millones de pesetas, se observa que se ha producido un aumento del endeudamiento financiero total de RENFE por un importe de 36.658 millones, lo que representa un incremento del 3,2%.

El endeudamiento financiero de RENFE a 31 de diciembre de 2000 está compuesto en su mayor parte por deudas financieras a largo plazo que representan un 80,6% del total correspondiendo al endeudamiento a corto plazo el 19,4% restante. Dentro del conjunto del endeudamiento a largo plazo la partida más importante es la constituida por las deudas con Entidades de crédito extranjeras y nacionales con un importe de 815.241 millones de pesetas, lo que supone 71,4% del endeudamiento total; de ese cómputo, 575.351 millones corresponden a préstamos denominados en monedas del área euro (pesetas, marcos alemanes, francos franceses, francos belgas y euros) y 239.890 millones a préstamos en otras monedas (francos suizos, yenes y dólares USA). De las diferencias de cambio en los préstamos a largo plazo en moneda extranjera, 87.196 millones corresponden a préstamos en monedas distintas del euro y 8.750 millones a préstamos en monedas pertenecientes al área del euro. Otra partida de importancia incluida entre las deudas a largo plazo son las obligaciones y bonos emitidos a plazos comprendidos entre 10 y 30 años, nominados en pesetas y a tipos de interés fijo, que tienen un saldo de 100.000 millones de pesetas a 31 de diciembre de 2000.

El endeudamiento financiero a corto plazo está constituido fundamentalmente por los vencimientos a corto plazo de préstamos a largo plazo, que ascienden a 141.964 millones de pesetas. Le siguen en importancia los Pagares de Empresa de RENFE emitidos a plazos cortos, entre quince días y seis meses generalmente, cuyo saldo es de 64.515 millones. El componente restante de las deudas financieras a corto plazo son las Pólizas de tesorería con un importe de 14.685 millones. Estas dos últimas partidas de deudas están denominadas en pesetas.

Las principales Entidades prestamistas son EUROFIMA y el BANCO EUROPEO DE INVERSIONES (B.E.I. en adelante) siendo el saldo de los préstamos mantenidos con estas Entidades a 31 de diciembre de 2000 de 293.383 y 295.629 millones de pesetas, res-

pectivamente, que suponen el 25,7% y el 25,9% del endeudamiento total de RENFE. (EUROFIMA es una Entidad constituida por las principales empresas ferroviarias europeas y que cuenta con el apoyo de los Estados miembros para la realización de inversiones en material de transporte ferroviario. RENFE es miembro y accionista de EUROFIMA). Los préstamos que RENFE mantiene con estas Entidades son a plazos generalmente superiores a los 10 años y están denominados en diversas monedas extranjeras, siendo frecuente que cada préstamo tenga varias partes o tramos de nominal en distintas monedas. Los tipos de interés de estos préstamos son tanto a interés fijo como a interés variable. En cambio, los restantes préstamos concedidos con diversas Entidades nacionales y extranjeras son todos a interés variable y generalmente sindicados.

La composición del endeudamiento total de RENFE ha variado significativamente entre el 31 de diciembre de 1998 y el 31 de diciembre de 2000. Por un lado el endeudamiento financiero a largo plazo ha disminuido en el periodo del Contrato-Programa en 59.189 millones de pesetas y, por el contrario, el endeudamiento a corto plazo ha aumentado en 95.847 millones. La reducción en el endeudamiento a largo plazo se debe fundamentalmente a la reducción de 55.314 millones en las deudas con Entidades de crédito. El aumento en el endeudamiento financiero a corto plazo se ha producido fundamentalmente debido al aumento de los vencimientos a corto plazo de las deudas a largo plazo que han tenido un incremento de 106.393 millones.

En el bienio 1999-2000 se han amortizado préstamos de Entidades de crédito por un importe total de 108.354 millones de pesetas, que han dado lugar a pérdidas por diferencias negativas de cambio por un total de 18.093 millones (7.925 millones en 1999 y 10.168 en 2000), que se han compensado con ingresos por igual importe con cargo a la cuenta Estado deudor a largo plazo, como se señala anteriormente. En igual periodo se han recibido préstamos concertados con Entidades de crédito por un importe total de 127.137 millones.

RENFE en las cuentas de Pérdidas y Ganancias correspondientes a los ejercicios de 1999 y 2000 tiene registrados unos importes de 64.985 y 69.957 millones de pesetas, respectivamente, en concepto de Intereses de Financiación. En este concepto la Entidad recoge los gastos financieros netos originados principalmente por su endeudamiento financiero, una vez deducidos los ingresos financieros generados por sus operaciones financieras. El importe de 64.985 millones corresponde a los Intereses de Financiación del año 1999 es la diferencia entre unos gastos financieros de 106.487 millones y unos ingresos financieros de 41.502 millones; el importe de 69.957 millones correspondiente al año 2000 es la diferencia entre unos gastos financieros de 116.100 millones y unos ingresos financieros de 46.143

millones. Dentro de los gastos financieros las cantidades más importantes se deben a los gastos por intereses de obligaciones, intereses de deuda con Entidades de crédito a largo y corto plazo e intereses de pagarés; y también tienen relevancia los gastos por intereses de operaciones swap que han sido de 32.353 millones en 1999 y de 36.393 millones en el año 2000. Otras partidas de gastos financieros significativas son las correspondientes a las diferencias negativas de cambio de los préstamos en moneda extranjera que han sido de 7.969 millones en 1999 y de 10.824 millones en 2000 y los intereses devengados en concepto de rendimientos de los fondos interinos (provisiones para jubilaciones y otras obligaciones con el personal) que ascienden a 1.820 millones en 1999 y a 1.806 millones en 2000.

Dentro de los ingresos financieros destacan principalmente los producidos por las operaciones swap que ascienden a 33.215 y 34.583 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente, seguidos por los ingresos generados por la compensación de las diferencias negativas de cambio en deudas en moneda extranjera con cargo a la deuda por cuenta del Estado que ascienden a 7.932 y 10.168 millones en 1999 y 2000, respectivamente.

Al ser las diferencias de cambio a cargo del Estado, aunque RENFE no contabiliza en sus cuentas anuales las diferencias existentes en las deudas con Entidades de crédito en moneda extranjera al cierre del ejercicio ni, por tanto las registra entre los ingresos y gastos financieros de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, su falta de contabilización no influye en los resultados del patrimonio que representa el balance de situación. Las diferencias de cambio que sí contabiliza RENFE (a las que se ha hecho referencia antes) son únicamente las producidas como consecuencia de la amortización de préstamos y créditos o por el pago de deudas a proveedores y acreedores en moneda extranjera.

Por otra parte, la cuenta de Pérdidas y Ganancias de RENFE tiene un formato que en este aspecto presenta diferencias sustanciales respecto al modelo normalizado establecido en el Plan General de Contabilidad que (aparte de suponer un incumplimiento de Plan) perjudica la transparencia y comprensión de las cuentas anuales de la Compañía. El modelo de Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Plan General de Contabilidad obliga a presentar los ingresos, gastos y resultados clasificados según su naturaleza, separando los ingresos, gastos y resultados de explotación de los ingresos, gastos y resultados financieros. La Entidad, por el contrario, además de no presentar el detalle de los ingresos y gastos financieros en su Cuenta de Pérdidas y Ganancias, tampoco ofrece en ella el resultado de sus operaciones financieras ya que en el concepto Intereses de Financiación (a cuyo contenido se ha hecho referencia anteriormente) no incluye todos los ingresos financieros y, por tanto, no es asimilable al concepto Resultados financieros.

RENFE, con independencia de los ingresos financieros mencionados anteriormente, obtuvo en 1999 y 2000 ingresos financieros adicionales por importe de 739 y 916 millones de pesetas, respectivamente, correspondientes fundamentalmente a rendimientos de la cartera de valores, a participaciones en sociedades de grupo y a intereses cargados a clientes, que figuran clasificados en las Cuentas de Pérdidas y Ganancias en el concepto «Alquileres, cánones y otros», concepto que por su contenido y ubicación en aquellas Cuentas se presta a confusión con el concepto del Plan General de Contabilidad denominado «Otros ingresos de explotación».

En los ejercicios fiscalizados, RENFE ha mantenido una activa política gestora de los costes financieros de su endeudamiento, mediante la realización de numerosas operaciones swap de tipos de interés, en su mayor parte heredadas de períodos anteriores, consistentes en adquirir compromisos de pago de intereses a tipo variable a cambio de recibir intereses a tipo fijo, en contratos a largo plazo y en diversas monedas generalmente extranjeras (aunque en algunos casos también ha mantenido contratos en que la Entidad se comprometía a pagar tipo fijo a cambio de recibir tipo variable). Con ello RENFE ha pretendido abaratar el coste de su endeudamiento al ser en su mayor parte a largo plazo y con un importante peso de interés fijo y, en su caso, asegurar el riesgo de variación de los tipos. Las operaciones swap han producido un beneficio de 862 millones de pesetas en 1999 y una pérdida de 806 millones en 2000 (incluyendo dentro de los ingresos por operaciones swap 1.004 millones obtenidos de operaciones cap-floor). A finales de 1999 RENFE mantenía un total de 41 contratos swap después de haber concertado 8 nuevos contratos en ese ejercicio. En el 2000 se realizaron tres nuevos contratos swap y se cancelaron 16 contratos, siendo 28 el número total de contratos existente al final del periodo del Contrato-Programa.

En el ejercicio de 2000 la Entidad celebró un acuerdo con UBS LONDON BRAND por el que se cancelaban varios contratos swap existentes entre ambas Entidades quedando sin efecto los pagos de intereses que debían realizarse entre las dos Entidades. A cambio de esta cancelación, UBS LONDON BRAND se comprometió a pagar a RENFE: 1.385 millones de pesetas el 12 de junio de 2000, 4.045 millones el 27 de abril de 2001 y 2.427 millones el 29 de abril de 2002. La cantidad de 1.385 millones de pesetas se percibió por RENFE en la fecha prevista y se contabilizó adecuadamente; la cantidad de 4.045 millones se registró como ingreso en concepto de intereses devengados de operaciones swap por un importe de 2.759 millones (cantidades equivalente a la parte proporcional del número de días devengados a 31 de diciembre respecto al total del año); y la cantidad de 2.427 millones no figura registrada en las cuentas anuales de RENFE del ejercicio 2000. De acuerdo con los principios y normas de valoración del Plan General de Contabilidad RENFE debería



los tipos medios resultantes sobre el endeudamiento medio suponen el 5,46% en 1999 y el 5,80% en 2000.

III.4 Cumplimiento de los objetivos individualizados por unidades de negocio de RENFE. Análisis de la evolución de los fondos propios, inmovilizado material y endeudamiento y resultados atribuidos a las unidades de negocio de RENFE.

III.4.1 Objetivos del Contrato-Programa individualizados por Unidades de Negocio.

En la cláusula 5 del Contrato-Programa se determinan los objetivos generales del Contrato-Programa y los compromisos recíprocos del Estado y de RENFE. Entre los objetivos figuran los siguientes:

— «Potenciar el desarrollo especializado del ferrocarril favoreciendo la prestación de servicios ferroviarios de calidad dentro de una política integrada y armónica de transportes, estableciendo objetivos individualizados en función de los distintos negocios, para lo cual el Contrato-Programa establece un tratamiento diferenciado organizado en los siguientes títulos:

Título IV: Cercanías

Título V: Regionales

Título VI: Alta Velocidad (AVE)

Título VII: Unidades de Negocio Incorporadas en el Plan de Viabilidad (incluye las unidades de negocio de Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado y Mantenimiento integral de Trenes).

Título VIII: Comercialización de las Telecomunicaciones y Gestión de las Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio propio o adscrito a RENFE no utilizado para usos ferroviarios.

Además, anexo al presente documento, se incluye el Convenio de Administración de la Infraestructura ferroviaria asignada a RENFE, que se firma en unidad de acto».

(El objeto del Convenio que se cita es asegurar determinadas condiciones de eficiencia, seguridad y calidad para la infraestructura ferroviaria adscrita a RENFE, con el fin de garantizar su adecuada utilización tanto a RENFE como al resto de los operadores ferroviarios que, en su caso, puedan utilizarla. RENFE tiene asumida, en cumplimiento de su Estatuto, por cuenta del Estado, la administración de la infraestructura de ancho español y la gestión de la infraestructura de ancho UIC de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Por «administración de la infraestructura» se entiende la gestión de los recursos dirigidos a su conservación (U.N. de Mantenimiento de Infraestructura), así como el control del tráfico ferroviario (U.N. de Circulación) y las telecomunicaciones asociadas; y en ella se incluye

también la U.N. de Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones).

— «La racionalización y mejora de la gestión de la Entidad, profundizando en el modelo organizativo por negocios como medio para:

- Especializar la gestión adecuando permanentemente la oferta a la demanda en cada mercado especifico, de acuerdo con los índices de cobertura establecidos en este Contrato-Programa.

- Mejorar la calidad de los diferentes servicios.
- Incorporar las formas de coparticipación más adecuadas en cada caso con la iniciativa privada en los diferentes negocios, de forma que se alcance la máxima rentabilidad posible.

- Preparar a la Entidad para competir en un marco de liberalización creciente del modo de transporte ferroviario.

- Desarrollar los sistemas internos de control de manera que cada Unidad de Negocio disponga no solamente de Cuenta de Resultados, sino de Balance, de manera que ambos se configuren como elementos clave para la planificación y el seguimiento de cada negocio».

En la Cláusula 5-2 del Contrato-Programa, que contempla los compromisos de RENFE y del Estado, se recogen los siguientes por parte de RENFE que se refieren a las U.N.:

— «Alcanzar los indicadores económicos y de calidad establecidos para cada una de las unidades o agrupaciones de ellas (Cercanías, Regionales, AVE, Plan de Viabilidad, Comercialización de las Telecomunicaciones, Gestión de las Estaciones Comerciales de Viajeros, Gestión del Patrimonio y Administración de la Infraestructura) que contemple este Contrato-Programa, realizando el nivel de actividad previsto y equilibrando sus resultados en el marco presupuestario del Contrato-Programa».

(La cláusula se remite a tres cuadros que se unen como Anexos 3, 4, y 5 al presente Informe. En uno de los cuadros (Anexo 3) se recogen las cuentas de Pérdidas y Ganancias previstas para RENFE en su conjunto para los ejercicios de 1999 y 2000; en otro (Anexo 4) se contempla una previsión del Estado de Origen y Aplicación de Fondos de RENFE para los ejercicios del Contrato-Programa; y en el tercero (Anexo 5) se contemplan las hipótesis de variación de las principales variables macroeconómicas y de los tipos de interés sobre los que se han basado los cálculos para obtener los indicadores económicos objetivo del Contrato-Programa).

— «Desarrollar los proyectos de adaptación al mercado especificados en la cláusula 9 durante la vigencia de este Contrato-Programa, como base necesaria para preparar a RENFE para su adaptación al marco comunitario de aplicación al sector ferroviario».

En la cláusula 9 del Contrato-Programa se contemplan las siguientes provisiones referidas a las U.N.:

«RENFE realizará, en el período que comprende este Contrato-Programa, las siguientes acciones de carácter estructural con el objetivo de mejorar los sistemas de gestión de los recursos, adaptar progresivamente la Entidad a un marco liberalizado y aprovechar oportunidades de negocio en mercados emergentes:

1. Integración de la tracción: RENFE distribuirá en su totalidad los medios humanos y materiales de la U.N. de Tracción entre aquellas U.N. que aun no tienen integrada la tracción: Grandes Líneas, Cargas y Transporte Combinado.

(A partir del 1 de enero de 1999 RENFE ha reasignado los efectivos humanos y los activos de la U.N. de Tracción entre esas U.N., desapareciendo la U.N. de Tracción como tal, aunque ha quedado, de forma residual, un equipo de gestión de los recursos energéticos (electricidad y gasóleo de locomoción) que funciona como un servicio común de RENFE adscrito a los Órganos Corporativos).

2. Estaciones de mercancías: Las U.N. titulares de las mismas establecerán un sistema transparente y público de tarifas y sus condiciones de aplicación en los servicios que prestan las mismas.

3. Comercialización de Telecomunicaciones: RENFE creará la U.N. de Telecomunicaciones Comerciales con el objeto de gestionar de forma especializada y eficazmente la capacidad de fibra óptica disponible para su comercialización.»

Otro compromiso de RENFE, incluido en la Cláusula 5.2, de aplicación a las U.N. y que tiene consecuencias en la forma en que RENFE contabiliza sus transacciones, es el siguiente:

— «Mantener, durante el período de vigencia del Contrato-Programa, los criterios generales de imputación de ingresos y gastos revisados por la Intervención General del Estado, que han servido de base para la elaboración de este Contrato-Programa, así como la asignación de activos y pasivos a cada Unidad de Negocio y las funciones atribuidas a cada una de ellas.»

Los objetivos económicos a que hace referencia la Cláusula 5.2, tanto para el conjunto de RENFE como para las U.N., se recogen en la cláusula 19 (Anexo 6 de este Informe). Los objetivos están expresados en forma de resultados antes de las subvenciones del Estado y de las consignaciones para el Plan de Recursos Humanos a obtener en los ejercicios de 1999 y 2000 para todas y cada una de las U.N.

Además de estos objetivos económicos el Contrato-Programa incorpora otros indicadores de calidad de los servicios tales como índices de puntualidad para las U.N. de transporte de viajeros (Cercanías, Regionales, Grandes Líneas y AVE), viajeros/Km y Tm/Km trans-

portados o trenes/Km ofrecidos. En el caso de las U.N. de Cercanías y Regionales, además, son indicadores objetivo los ingresos de viajeros, la percepción media por viajero y el incremento de tarifas (establecido en base a la evolución prevista del IPC) y el coste del tren/Km. En el caso de las U.N. englobadas en la Administración de Infraestructura el indicador objetivo principal (aparte de los resultados previstos para los ejercicios de 1999 y 2000) es la relación entre el coste total de la Administración y los Ingresos totales de tráfico de RENFE.

Para las U.N. de Administración de Infraestructura se han establecido en el Contrato-Programa diversos indicadores de calidad que constituyen objetivos a alcanzar. Para la calidad de la vía de la red general se establecen unos niveles mínimos medidos en porcentajes del total de la vía que debe estar en condiciones buenas o aceptables; para las instalaciones de las redes de cercanías de Madrid y Barcelona y de las redes principales se establece un número máximo de incidencias por causas propias al año y un número total máximo de horas sin servicio al año; para los desvíos se fija un índice de fiabilidad; y, finalmente, para instalaciones particulares como Catenaria, Subestaciones, Instalaciones de Seguridad y Telecomunicaciones se establece un número máximo de incidencias al mes.

Del análisis de los objetivos del Contrato-Programa asociados a las U.N. se deduce la importancia que tienen dentro del conjunto total de objetivos del Contrato-Programa. De hecho, esos objetivos de las U.N. constituyen en la práctica la totalidad de los establecidos, ya que los objetivos generales (analizados en el capítulo I de este Informe) o carecen de contenido e instrumentalización concreta o son de hecho consecuencia del logro de los objetivos asignados a las U.N.

El único objetivo específico y medible asignado a RENFE en su conjunto (el logro de unos resultados determinados antes de subvenciones) se obtiene de la suma de los resultados objetivos establecidos para las U.N. Además, los fines generales que se pretenden alcanzar con el Contrato-Programa 1999-2000 que figuran en la Cláusula 5 (potenciar el desarrollo especializado del ferrocarril y la racionalización y mejora de la Entidad) pasan, según el texto de la citada Cláusula 5, por el logro de los objetivos asignados a las U.N. y por la configuración o estructuración de RENFE en las U.N. que determina el Contrato-Programa. Aunque el Contrato-Programa contempla otros objetivos y previsiones como el Plan de Recursos Humanos o el Plan de Inversiones, estos son objetivos instrumentales de los anteriores que incorporan restricciones a las políticas o acciones que RENFE puede emprender para su logro.

El especial énfasis que pone el Contrato-Programa en las U.N. y en una determinada estructuración o división de RENFE en unidades de que podría perjudicar la autonomía operativa que la Entidad precisa para el logro de sus fines de conjunto en tanto la estructura organizativa de una Empresa ha de ser un medio instru-

mental para el logro de los objetivos del conjunto de la Entidad modificable en función de las circunstancias, no siendo adecuado que constituya un objetivo en sí mismo el tener una u otra estructuración determinada y fija. En este sentido, el tratamiento que el Contrato-Programa da a las U.N. de RENFE, obligando a la Entidad a mantener una estructura organizativa predeterminada por la Administración del Estado, no resulta acorde con el objetivo declarado en el mismo Contrato-Programa de fomentar su autonomía operativa; y tampoco se justifica por razones de control de la Entidad, ya que depende enteramente de la Administración del Estado.

El texto de la Cláusula 7.1 del Contrato-Programa y de la Cláusula 10 del Convenio de Gestión de la Infraestructura Ferroviaria parece apuntar a que el fin con la estructuración en U.N., es la segregación o separación de RENFE de parte de sus negocios para constituir Entidades jurídicas independientes, susceptibles de privatización o de agregación a otras Entidades. La Cláusula 7.1 dice:

«7.1 Segregación de Balances.

Se creará un Grupo de Trabajo formado por representantes de Economía y Hacienda, Ministerio de Fomento y RENFE para definir los criterios de segregación del Balance de RENFE entre las distintas Unidades de Negocio. Los criterios deberán estar definidos dentro del primer semestre del año 2000, para su aplicación al Balance de apertura del año 2001.»

Y la Cláusula 10 del Convenio de Gestión de la Infraestructura Ferroviaria dispone:

«10 Cesión de la Administración de Infraestructura.

Se creará un grupo de trabajo para definir el traspaso de RENFE al GIF (Gestor de Infraestructura Ferroviaria) de los activos, pasivos y recursos adscritos que corresponden tanto de la Red AVE como Convencional.»

En todo caso, hasta el presente ninguna de estas cláusulas han tenido repercusión práctica alguna. Por una parte, no se ha producido la segregación de balances prevista en la Cláusula 7.1 ni, por otra, se ha realizado la adscripción de los recursos de las U.N. de Administración de Infraestructura al GIF.

Conviene señalar a este respecto que, de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable (básicamente la Directiva 91/440 del Consejo, de 29 de julio de 1991, trasladada al derecho español mediante el Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, que aprobó el Estatuto de RENFE) la Entidad debe tener una separación contable entre las actividades de explotación de los servicios de transporte y las referentes a la Administración de la Infraestructura Ferroviaria con la finalidad de que las ayudas públicas que se concedan a una de estas activi-

dades no puedan trasparse a la otra. Ello no implica que ambas actividades deban ser gestionadas por Entidades jurídicas diferentes, aunque la Directiva establece que «los Estados miembros podrán disponer de dicha separación suponga la existencia de divisiones orgánicas separadas en el seno de una misma empresa, o que la gestión de la infraestructura corra a cargo de una Entidad distinta». La razón de la separación es que, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, la financiación por parte de los Estados miembros de los gastos e inversiones originados por el mantenimiento de la infraestructura se considera conforme con el derecho comunitario en tanto que las ayudas de los Estados a la explotación de los servicios de transporte sólo se autorizan en circunstancias excepcionales y en razón del saneamiento financiero de las empresas ferroviarias que contempla la Directiva 91/440 y siempre que se respeten las normas de la competencia que establece el Tratado de la Unión.

La separación contable entre las Unidades que gestionan la infraestructura y las que llevan la explotación de los servicios de transporte se recoge en el Estatuto de RENFE en su artículo 42, en el que se prevé también la separación contable entre las Unidades que gestionan los servicios de transporte de mercancías y de viajeros y, dentro de éstas, de las que motiven subvenciones del Estado por tener obligaciones de servicio público. De forma adicional, en el citado artículo 42 del Estatuto de RENFE se contempla la posibilidad de que exista una separación contable al nivel de cada una de las Unidades operativas de RENFE, aunque no obliga a ello.

Una cuestión que plantea tanto lo previsto en la Directiva 91/440 (y lo establecido en el Estatuto de RENFE) sobre la separación contable de las diferentes actividades que desarrolla esta Entidad es el alcance de tal separación contable, que no aparece concretada suficientemente. Según aquella Directiva, podría ser cualquier separación contable entre actividades de gestión de infraestructura y actividades de explotación de servicios de transporte que permitiera reconocer o diferenciar las ayudas estatales recibidas. RENFE ha dado cumplimiento la Directiva presentando en su Informe de Gestión y en sus cuentas anuales de los ejercicios 1999 y 2000 una cuenta de Resultados antes de aportaciones del Estado y de la compensación de pérdidas, en la que se diferencian los resultados, ingresos y gastos correspondientes a las actividades de administración de la infraestructura de las restantes actividades de RENFE y relacionando en otra parte de ese Informe de gestión las diferentes subvenciones y aportaciones recibidas del Estado.

Con posterioridad al periodo analizado, la cuestión ha quedado resuelta por la Directiva 2001/112/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2001 que modifica la Directiva 91/440 y establece que los Estados miembros adoptarán las medidas para garantizar que se lleven y publiquen por separado las

cuentas de pérdidas y ganancias y los balances relativos, por una parte, a la explotación de servicios de transporte de empresas ferroviarias y, por otra, a la administración de la infraestructura ferroviaria, obligando «a que se confeccionen cuentas de pérdidas y ganancias y balances separados para esas actividades, en la normativa mercantil de la Unión Europea». La nueva Directiva 2001/112/CE también establece, de forma novedosa, que «en el caso de las empresas ferroviarias se llevarán y publicarán las cuentas de pérdidas y ganancias y bien balances o bien estados anuales de activos y pasivos, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril». Y regula también la contabilización de los fondos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de viajeros en régimen de servicio público estableciendo que «deberán figurar por separado en las cuentas correspondientes y no podrán transferirse a las actividades relativas a la prestación de servicios de transporte o cualquier otro servicio».

El análisis de la estructura y actividad de RENFE y de la normativa en la que tiene su origen la separación contable de las diversas Unidades que componen la Empresa pone de manifiesto que esa separación contable ha de atender los siguientes fines:

a) Cumplimiento de la normativa comunitaria y española orientada a la separación contable de las actividades de administración de infraestructura de las restantes actividades que desarrolla RENFE para garantizar que las ayudas públicas destinadas a la administración de la infraestructura no se desvían a otras actividades.

b) Cumplimiento de la legalidad española aplicable a RENFE dirigida al control de las subvenciones y aportaciones del Estado, en particular las orientadas a compensar los servicios de transporte de viajeros en régimen de servicio público.

c) Mejora de la gestión de la Entidad a través del establecimiento de procedimientos para evaluar la actividad de las unidades operativas o áreas de negocio a partir de la fijación de unos objetivos cuantificados en función de los resultados obtenidos en cada unidad. Generalmente estos objetivos se establecen sobre los resultados de explotación ya que los responsables de las unidades sólo tienen capacidad decisoria sobre los gastos e ingresos de explotación y no sobre los financieros y el volumen de la inversión en activo fijo.

El cumplimiento conjunto de estos fines implica una separación contable de las unidades de RENFE que dé lugar a la formación de unas cuentas de resultados de explotación para cada una de las unidades operativas de RENFE que cuenten con un cierto grado de autonomía para gestionar sus ingresos y gastos de explotación. El cumplimiento de la normativa comunitaria y del Estado

español exige, además, que en el caso de las unidades que gestionan la administración de la infraestructura ferroviaria y las que reciben subvenciones por tener obligaciones de servicio público (Cercanías y Regionales) se elaboren cuentas de pérdidas y ganancias completas para garantizar el destino de las ayudas públicas y controlar que su cuantía se ajusta a los costes incurridos por la Entidad en la gestión del servicio público encomendado.

La elaboración de estas cuentas de pérdidas y ganancias requiere la asignación contable de los activos y pasivos que cada una de estas unidades gestionan y generan como consecuencia de sus actividades, lo que requiere una segregación de esos activos y pasivos del total de los figurar en el balance de la Entidad que, además de plantear problemas técnicos relacionados principalmente con la asignación de los bienes pertenecientes al inmovilizado material, suscita problemas en cuanto a la asignación de la deuda financiera de RENFE que corresponde a la administración de infraestructura y a las unidades de Cercanías y Regionales. Esta cuestión es de difícil solución técnica porque resulta prácticamente imposible determinar qué parte del total de la deuda financiera de RENFE corresponde a las diferentes actividades o unidades operativas ya que la deuda se ha generado como consecuencia de un proceso histórico en el que los préstamos y créditos se han concertado para atender las necesidades globales de financiación de RENFE. Todavía en los años a los que se refiere esta fiscalización la evolución del endeudamiento financiero y su gestión esta orientada a atender las necesidades globales de financiación de la Entidad, sin que exista posibilidad de distribuir el total del endeudamiento de RENFE entre sus unidades en base a su destino final.

RENFE a comienzos del Contrato-Programa 1994/1998 distribuyó el endeudamiento financiero entre sus Unidades de Negocio en proporción al inmovilizado material que tenía asignado cada una de esas unidades de negocio, repartiendo el total de los Fondos Propios de RENFE en proporción al inmovilizado material neto de cada una de las Unidades y estableciéndose la cifra correspondiente al endeudamiento de cada Unidad por diferencia entre el importe del inmovilizado material neto asignado a la unidad y los fondos propios imputados a ella. Después de esta asignación inicial, la evolución de la deuda ha venido determinada por las variaciones de los fondos propios de las unidades de negocio y de su inmovilizado material neto, fijándose la cuantía de los fondos propios de las U.N., provisionalmente por la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa y de forma definitiva por la IGAE.

En los ejercicios 1999-2000 la determinación de los fondos propios se ha realizado en base a las liquidaciones definitivas del Contrato-Programa realizadas por la IGAE ya que la Comisión de Seguimiento prevista para el Contrato-Programa de este periodo no ha llegado a ser operativa. Para la determinación de los fondos propios de cada U.N. la IGAE, en la cuantía en que el resultado estimado de cada Unidad sea mejor o peor del previsto, incrementa o disminuye los fondos propios de las U.N.; incluyendo además en los fondos propios las subvenciones de capital recibidas de otros entes públicos y del FEDER, así como otras variaciones de los Fondos Propios de RENFE, principalmente las Aportaciones patrimoniales del Estado (adscripción a RENFE de obras ferroviarias realizadas a cargo del Estado) y las Afloraciones de inmovilizado (altas en inventario de bienes pertenecientes al patrimonio de RENFE o del Estado adscritas a RENFE no registradas anteriormente). El endeudamiento financiero, por su parte, se determina, como en la situación inicial, por la diferencia entre el inmovilizado material neto que tiene asignado cada U.N. en el ejercicio y los fondos propios calculados por la IGAE para ese ejercicio.

De hecho, se determinan los importes del endeudamiento, fondos propios e inmovilizado material neto a las fechas inicial y final de cada ejercicio para poder así determinar el endeudamiento medio de todas y cada una de las U.N. correspondiente a cada ejercicio, a fin de, en base a este último importe, determinar los gastos por intereses (denominados intereses estructurales) que corresponde imputar a cada U.N. a efectos de estimar o establecer el resultado del ejercicio que le corresponde.

Respecto al procedimiento seguido por la IGAE en los ejercicios 1999 y 2000, para determinar los fondos propios, el endeudamiento financiero y los resultados de las U.N. de RENFE cabe hacer las siguientes consideraciones:

a) Supone considerar que todas las U.N. de RENFE a la fecha de asignación inicial habían contribuido en igual proporción (en función de la cuantía de su inmovilizado material) a la generación de los fondos propios y el endeudamiento de RENFE. Esto, aparte de no corresponder a la realidad, no es neutral en cuanto a la situación de partida de las U.N. y a su evolución futura, ya que, para un mismo volumen de inmovilizado material, no corresponden a las diferentes U.N. iguales posibilidades de obtención de resultados y de adaptación al mercado y, en consecuencia, de reducir el endeudamiento inicial o aumentar los recursos propios. Si se comparan las U.N. de reciente creación como AVE y Telecomunicaciones Comerciales, que parten con un inmovilizado material moderno y adaptado a las condiciones del mercado y una plantilla de personal más adecuadamente dimensionada, con U.N. como Grandes Líneas, Cargas o Mantenimiento Integral de Trenes, que contaban en la situación inicial con una parte importante de su inmovilizado material anticuado y obsoleto y plantillas sobredimensionadas, se aprecia que la asignación de fondos propios y deuda en proporción al inmovilizado no es adecuada y no puede servir de base para establecer una comparación de resultados entre las U.N., resultando discutible cualquier evaluación que pretenda hacerse sobre los resultados obtenidos.

b) Por otra parte, las verificaciones realizadas han puesto de manifiesto que el endeudamiento total resultante de la suma de los endeudamientos de todas las U.N. difiere en magnitudes significativas del endeudamiento financiero total de RENFE (aunque supone una aproximación o estimación relativamente razonable) ya que para obtener unas cifras de endeudamiento individualizadas por U.N. que concilian con las del total de RENFE habría sido necesario asignar o distribuir todos los activos y pasivos distintos del endeudamiento financiero de RENFE entre todas las U.N. y no sólo considerar el inmovilizado material, como se ha hecho. Una asignación estimativa de la deuda puede servir al propósito de disponer de unas cuentas de resultados que sirven de orientación para fijar objetivos a las U.N.; aunque para este fin serían suficientes unas simples cuentas de resultados de explotación por U.N., lo que, además, resultaría menos costoso y complejo.

c) En todo caso, las cuentas de resultados estimativas obtenidas utilizando el procedimiento seguido para determinar el importe del endeudamiento de las U.N. no son suficientes para cumplir la separación contable que la normativa legal exige a las unidades encuadradas en la administración de la infraestructura ferroviaria y a las de Cercanías y Regionales, ya que para ello se requiere contar con unas cifras exactas de resultados y una adscripción o segregación real de los activos y pasivos asignados a estas Unidades.

d) Al considerarse entre los activos segregados únicamente el inmovilizado material como elemento base para distribuir los fondos propios y el endeudamiento y, por tanto, al no incluir el activo «Deuda del Estado» que figura en el balance de RENFE, los importes del endeudamiento de las U.N. que resultan aparecen neteados del importe de la deuda financiera que está financiando la Deuda del Estado (por ello, la cifra total de la deuda financiera de las U.N. a lo que se aproxima es al total de la deuda financiera de RENFE minorada en el importe de la Deuda del Estado con RENFE).

e) Finalmente, como en la asignación inicial de la deuda (hecha a 31 de diciembre de 1993) no se observó ninguna directriz que no fuera el adjudicar la mayor proporción de deuda a las Unidades que contaban con la mayor proporción del inmovilizado material de RENFE, las unidades que gestionan las actividades de administración de la infraestructura (Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones), que son las que tienen un mayor porcentaje del inmovilizado material de RENFE (a 31 de diciembre de 1999 y 2000 el inmovilizado material adscrito a estas actividades suponía el 48,9 y el 49,1%, respectivamente) además de Cercanías (19% del inmovilizado material) y Plan de Viabilidad (16%), son las que siempre presentan mayores niveles y proporciones de deuda. Esto supone traspasar al Estado la mayor carga posible de los costes financieros de la deuda, puesto que el coste de las actividades de

administración de la infraestructura son a cargo del Estado, y también el déficit de la Unidad de Cercanías, ya que ésta realiza actividades de servicio público. Por el contrario, en el caso de las Unidades incluidas en el Plan de Viabilidad (Cargas, Transporte Combinado, Grandes Líneas y Mantenimiento Integral) los costes financieros son soportados por RENFE al no contar estas Unidades con subvenciones del Estado. Además, como ya se ha comentado, aquella asignación de deuda perjudica o penaliza a las actividades y unidades con inmovilizado material más anticuado y unas plantillas menos ajustadas, que son las de Administración de Infraestructura, Plan de Viabilidad y Regionales; trasladándose al Estado los mayores costes o peores resultados a que da lugar esta asignación en el caso de las U.N. de Administración de la Infraestructura y Cercanías (cuentan con subvenciones del Estado que cubren sus pérdidas por prestar servicios públicos) y a RENFE en el caso de las incluidas en el Plan de Viabilidad.

Otra consecuencia de la asignación de deuda efectuada y del procedimiento seguido para distribuir o aplicar los resultados estimados de las U.N. es que las Unidades en mejores condiciones en la situación inicial y las que han dispuesto de subvenciones del Estado destinadas a cubrir sus costes o déficits han visto mejorados sus fondos propios y, por tanto, reducido su endeudamiento, mientras que las que partían de peores condiciones han sufrido el proceso contrario: reducción de sus fondos propios y aumento del endeudamiento y de las pérdidas estimadas por el efecto del aumento de sus costes financieros atribuidos. Con ello se pone una vez más de manifiesto que el procedimiento de asignación de la deuda efectuado en su día no ha sido neutral respecto a los resultados obtenidos por las U.N. y que, en consecuencia, la utilización de los resultados finales de las U.N. como método para impulsar la mejora de la gestión no es una herramienta adecuada. Si comparamos a 31 de diciembre de 2000 los porcentajes que corresponden a las unidades de negocios sobre el total del inmovilizado material neto de RENFE con sus porcentajes sobre el endeudamiento total (entendido como la suma del de todas las U.N.), observamos que cuando los porcentajes de deuda superan a los porcentajes de inmovilizado material neto indican un empeoramiento de la U.N. y, por el contrario, cuando los porcentajes de deuda son inferiores a los de inmovilizado significan una mejora; y, sobre esta base, se aprecia que:

- Presentan mejora las Unidades de AVE (4,2% del inmovilizado total y 3,5% del endeudamiento), Cercanías (19% del inmovilizado y 18,9% del endeudamiento) y Regionales (1,7% del inmovilizado y 0,8% del endeudamiento).
- Han empeorado las Unidades englobadas en el Título VIII (Estaciones Comerciales, Patrimonio y Telecomunicaciones Comerciales) que presentan conjuntamente un porcentaje sobre el total del inmoviliza-

do del 9,6% frente a un 11,9% del endeudamiento; y también muestran empeoramiento las Unidades incluidas en el Plan de Viabilidad, con un porcentaje del 16% del inmovilizado material neto total frente a un endeudamiento del 19,5%.

En la evolución de la deuda de las unidades que cuentan con subvenciones del Estado ha influido el que su cuantía, determinada en base a previsiones de resultados, ha sido generalmente superior a la necesaria ya que los resultados obtenidos han sido mejores que los previstos. Ello explica en el caso de la Administración de Infraestructura y en el de Regionales las mejoras del endeudamiento y que éstas hayan sido sustancialmente mayores que en Cercanías, unidad en la que, además, influye el haber tenido un aumento de la inversión en inmovilizado material relativamente más importante que en las otras unidades y, por tanto, un mayor aumento proporcional del endeudamiento.

También hay que señalar que la asignación inicial de la deuda a las U.N. ha tenido un efecto circular acumulativo: las unidades que partían de una posición más ventajosa han ido obteniendo mejores resultados, lo que les han permitido obtener reducciones en la deuda asignada, que a su vez ha reducido sus costes financieros induciendo unos mejores resultados y en paralelo la posibilidad de acceder a nuevas inversiones en inmovilizado material para mejorar sus costes o para ampliar su área de actividades, a veces a costa de otras unidades de negocio que por estar en peores condiciones no podían asumirlos; y, por el contrario, las unidades que partían de una posición menos ventajosa, al obtener de forma acumulativa peores resultados han visto aumentar su endeudamiento y, en consecuencia, sus costes, lo que ha dado lugar a un empeoramiento de los resultados induciendo un mayor endeudamiento, que ha producido un menor nivel de inversiones en nuevo inmovilizado que permitiera reducir costes o mejorar los ingresos.

III.4.2 Resultados de las Unidades de Negocio en los ejercicios de 1999 y 2000.

En los anexos 7 y 8 figuran las cuentas de resultados de gestión de RENFE correspondientes a los ejercicios de 1999 y 2000, detalladas por Unidades de Negocio. Los importes de los resultados que figuran son antes de aplicar las subvenciones y aportaciones del Estado a RENFE. Las cuentas han sido elaboradas por la Intervención General del Estado (IGAE) y constan en los Informes de Control Financiero de las liquidaciones del Contrato-Programa 1999-2000 de los ejercicios de 1999 y 2000, emitidos con fechas de 30 de mayo de 2001 y 26 de marzo de 2002, respectivamente.

Las cuentas de resultados detalladas por U.N. también figuran en las cuentas anuales de RENFE y en los Informes de Gestión de los ejercicios de 1999 y 2000; pero las cuentas de RENFE presentan diferencias en el total de los resultados atribuidos a las U.N. respecto a las

elaboradas por la IGAE. Las pérdidas del conjunto de las U.N. según RENFE son de 184.961 millones de pesetas en 1999 y de 174.173 millones en 2000, mientras que según la IGAE han sido de 185.356 y 174.682 millones, respectivamente, siendo las diferencias de 395 y 509 millones de menores pérdidas según las cuentas de RENFE. Estas diferencias no aparecen en el resultado de gestión total de RENFE después de considerar los intereses de la Deuda del Estado, pues se compensan con las diferencias que en este concepto existen entre las cuentas de la IGAE y RENFE de igual cuantía pero de distinto signo que las citadas, por lo que el importe de los resultados totales de gestión antes de subvenciones y aportaciones del Estado son iguales en ambas presentaciones de cuentas: pérdidas de 224.484 y 219.323 millones en 1999 y 2000 respectivamente.

Por otra parte, los resultados de gestión calculados por la IGAE y RENFE para cada U.N. en particular difieren en cuantías significativas en los dos ejercicios a los que se refiere el Contrato-Programa. Las diferencias se originan en el cálculo de la partida denominada intereses estructurales, que se obtiene, según las normas del Contrato-Programa, aplicando el tipo del 6% al endeudamiento medio que tiene cada U.N. en el ejercicio (como ya se ha comentado anteriormente, las cifras de endeudamiento de cada U.N. al comienzo y final de ejercicio se obtienen por diferencia entre el inmovilizado material neto y los recursos propios). Como los fondos propios de RENFE en su conjunto, y los de cada U.N. en particular, se ven modificados por las liquidaciones del Contrato-Programa que efectúa la IGAE y estas liquidaciones se producen con un año de retraso respecto a las fechas de publicación de las cuentas anuales de RENFE, las cifras de fondos propios de RENFE son distintas a la fecha real de la publicación de sus cuentas, antes de efectuarse la liquidación del Contrato-Programa por la IGAE, que con posterioridad a esta liquidación, aunque el ejercicio de referencia sea el mismo. Al modificarse el cálculo de los fondos propios de RENFE cuando la IGAE realiza las liquidaciones del Contrato-Programa, se producen variaciones en el endeudamiento medio de cada una de las U.N. lo que da lugar a unos importes de intereses estructurales calculados por la IGAE diferentes a los reflejados por RENFE en sus cuentas anuales.

El cumplimiento de los objetivos fijados en el Contrato-Programa 1999-2000 se evalúa sobre los resultados de gestión de las U.N. liquidados por la IGAE. Los calculados para los ejercicios de 1999 y 2000 presentan errores debido a que en el cómputo del inmovilizado material neto asignado a las U.N. (que sirve para el cálculo del endeudamiento medio de todas y cada una de ellas) no se han incluido inversiones en proyectos de obras registradas en el inmovilizado en curso por importes de 2.659 millones de pesetas en 1999 y 2.638 millones en el ejercicio del 2000. El efecto estimado de estos errores en los resultados de las U.N. en el ejercicio del 2000 supone una reducción del endeudamiento

medio del total de las U.N. de 2.648 millones y una minoración de los intereses estructurales devengados por el total de U.N. de 159 millones sobre las cifras liquidadas por la IGAE. Estos errores afectan a la exactitud de los resultados individuales de las U.N. (aunque no al resultado global de RENFE registrado en sus cuentas anuales).

Las Unidades de Negocio de RENFE, al no contar tampoco con una estricta separación contable de sus activos y pasivos, ingresos y gastos y debido a que muchos de sus recursos y medios materiales se gestionan conjuntamente a nivel global de RENFE, presentan unas cuentas de resultados que difieren de las del conjunto de RENFE por la presencia de unas partidas que son peculiares de las cuentas de las respectivas U.N.

En el apartado de ingresos se distinguen los ingresos propios, por las operaciones que las U.N. realizan con terceros ajenos a la Entidad, de los ingresos por transferencias, generados por ventas o prestaciones de servicios a las demás U.N. o a los servicios comunes de la Entidad (en cuentas se denominan como servicios comunes las Unidades denominadas Corporación, Tracción y Sistemas Informáticos).

En el apartado de gastos aparecen las partidas de gastos propios diferenciadas de gastos de transferencia para distinguir los que se originan por la utilización de bienes y servicios prestados por otras U.N. o por los servicios comunes de la Entidad. Dentro de los gastos propios se incluye la partida de intereses del circulante cuyos importes resultan de aplicar el tipo medio de coste financiero calculado para el conjunto de RENFE en concepto de activo circulante. Y otra partida es la de los gastos comunes por distribución, cuyo total a repartir entre todas las U.N. está constituido por el resultado (o gasto neto de ingresos) de los servicios comunes de la Entidad. Para obtener los importes que corresponden a estos gastos comunes a cada U.N. se reparte el total de los gastos comunes en proporción al porcentaje que suponen los gastos de cada una de las U.N. sobre los gastos totales de la Entidad, incluyendo en el total de cada U.N. los gastos directos de transferencia, intereses estructurales y resultados extraordinarios. La partida de intereses estructurales recoge el gasto estimado para cada U.N. en concepto de intereses de financiación de su endeudamiento.

Los ingresos y gastos de transferencia ponen de manifiesto la elevada interrelación que existe entre las diferentes U.N. de RENFE como consecuencia de los importantes volúmenes de transacciones que hay entre ellas. Los importes de los ingresos y gastos de transferencia en los ejercicios de 1999 y 2000 han sido de 96.037 y 97.911 millones de pesetas, respectivamente. Esos importes representan el 20% de los gastos totales de RENFE y el 29,4% y 27,8% del total de ingresos en 1999 y 2000, respectivamente. Para las U.N. de Mantenimiento Integral de Trenes y Estaciones Comerciales los ingresos de transferencia son la principal fuente de

ingresos representando en los ejercicios fiscalizados en torno al 90% y 70% del total de ingresos, respectivamente. Por otra parte, los gastos de transferencia de la U.N. de transporte de viajeros y mercancías tienen un gran peso en sus gastos totales, representando en el año 2000 el 45% en la de Regionales, el 31,6% en Cercanías, el 33% en Grandes Líneas, el 40% en Cargas, el 35,7% en Transporte combinado y el 18,8% en AVE. Esta proporción se debe fundamentalmente a que incluyen los gastos originados por el consumo de energía gestionados por la Unidad de Tracción (servicio común de RENFE) que reparte el gasto total de RENFE en función de las Toneladas/Km. brutas remolcadas por cada U.N.; pero, también al volumen de los gastos de transferencia por otros conceptos (prestaciones diversas de servicios, materiales y equipos entre las diversas U.N.), lo que pone de manifiesto que existe una importante integración de actividades entre las distintas U.N. que forman parte de RENFE.

Los ingresos y gastos de transferencia se determinan aplicando unos precios fijados por la dirección de RENFE sobre el volumen de unidades físicas intercambiadas para cada una de las prestaciones de servicios que se transfieren internamente entre las U.N. Para la fijación de los precios se utilizan referencias del mercado cuando existen (es el caso del precio establecido para la venta de billetes en Estaciones). En otros casos los precios se fijaron inicialmente cuando se estableció el modelo de U.N. en 1991 en base a los costes reales de los servicios, actualizándose posteriormente estos precios en base al IPC previsto corregido con las variaciones estimadas en la productividad. La fijación de precios de transferencia se hace anualmente en el momento de confeccionar el Presupuesto de RENFE. En el ejercicio de 2000 los precios de transferencia distintos a los de mercado han tenido un aumento promedio del 1,5% siendo el IPC previsto para ese año del 2%.

La importancia de los ingresos y gastos de transferencia y el hecho de que una gran parte de ellos estén establecidos sobre valoraciones diferentes a las del mercado, basadas en costes internos principalmente, obliga a considerar las cuentas de resultados de las U.N. más como estimaciones que como unas cuentas de pérdidas y ganancias propiamente dichas. A ello contribuye además la introducción del concepto intereses estructurales y su determinación y cálculo basado en una asignación poco real del endeudamiento a las U.N. y en la fijación de un tipo de interés estándar (el 6%) en lugar del tipo de coste financiero efectivo de RENFE.

Todo ello no obsta a la utilidad de las cuentas de resultados de las U.N. como fuente de información para la mejora de la gestión de las actividades de RENFE y de la evaluación de sus políticas empresariales. Además, proporcionan los datos básicos para establecer las ayudas estatales compensatorias de los servicios públicos prestados por las U.N. de Cercanías y Regionales, para evaluar el coste de la Administración de la Infraes-

estructura ferroviaria a cargo del Estado y para el control de todo el conjunto de las subvenciones públicas concedida a RENFE.

Por otra parte, dada la actual configuración de las U.N. de RENFE y las interrelaciones productivas que existen entre ellas como consecuencia de la estructura organizativa histórica de las actividades de la Compañía, no parece posible ni conveniente, desde una perspectiva económica, reducir de forma significativa la importancia de las actividades que dan lugar a los ingresos y gastos de transferencia, ya que con su actividad necesarias para el funcionamiento de las diversas U.N. con independencia de que los servicios objeto de los ingresos y gastos de transferencia sean prestados por terceros o por las unidades de negocio de la propia RENFE. La prestación de algunos de esos servicios por terceros, como es el caso de las actividades de mantenimiento y conservación de trenes, ya viene registrando en los últimos ejercicios un importante crecimiento a costa de la reducción de la actividad desarrollada internamente por RENFE.

Los resultados obtenidos por las diversas U.N. o agrupaciones de ellas en los ejercicios de 1999 y 2000 comparados con los resultados previstos en el Contrato-Programa se reflejan en el cuadro número 5 de este Informe, en el que se reflejan los resultados obtenidos por las diversas U.N. de RENFE antes de la aplicación de las subvenciones y ayudas del Estado contempladas en el Contrato-Programa en términos de pérdidas (en los casos en que los resultados son positivos las cifras aparecen entre paréntesis). Como se deduce del cuadro, las U.N. de Cercanías, Regionales, AVE, Título VIII y Administración de Infraestructura han obtenido mejores resultados que los previstos en el Contrato-Programa tanto en el ejercicio de 1999 como en el ejercicio de 2000. Solo las U.N. incluidas en el Plan de Viabilidad (Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado y Mantenimiento Integral de Trenes) presentan conjuntamente resultados peores que los previstos en el Contrato-Programa, lo que significa que para este conjunto de U.N. no se han cumplido los objetivos. Las desviaciones en el Plan de Viabilidad respecto a los resultados obtenidos son de 4.430 millones de pesetas en 1999 (un 11,5% más que las pérdidas previstas de 38.356 millones) y de 3.263 millones en 2000 (un 9,4% más sobre las pérdidas previstas de 34.750 millones).

Para el total de las U.N. las pérdidas fueron de 185.356 y 174.682 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente. Estos resultados mejoran en 4.064 y 9.516 millones los resultados previstos en el Contrato-Programa para 1999 y 2000, respectivamente (lo que supone unas mejoras del 2,1% y del 5,2% sobre las previsiones para 1999 y 2000). Ello significa que para el conjunto de las U.N. se han cumplido los objetivos económicos del Contrato-Programa.

Los resultados para el conjunto de RENFE (obtenidos de sumar a los resultados del total de U.N. los intereses de la Deuda del Estado y las pérdidas por IVA,

ambas partidas a compensar por parte del Estado) son de 224.484 y 219.323 millones de pesetas de pérdidas en 1999 y 2000, respectivamente. Estos resultados de RENFE son mejores que los previstos en el Contrato-Programa en 7.625 millones en 1999 (un 3,3% de mejora sobre la previsión) y los 5.260 en 2000 (un 2,3% de mejora sobre la previsión). En los resultados de gestión de RENFE antes de las aportaciones del Estado no se incluyen los gastos devengados en los ejercicios de 1999 y 2000 como consecuencia de la aplicación del Plan de Recursos Humanos que ascendieron respectivamente, a 5.484 y 10.975 millones, gastos que, de acuerdo con el Contrato-Programa, se compensan por el Estado con una subvención de 5.000 millones anuales que se perciben en el ejercicio siguiente al de su devengo, registrándose las diferencias con respecto a esa subvención como mayor importe de la deuda por cuenta del Estado.

La comparación de los resultados de gestión de las U.N. de RENFE en los ejercicios de 1999 y 2000 con los obtenidos en el ejercicio precedente de 1998 no es posible más que de una forma parcial, debido a los cambios registrados en el ejercicio de 1999 en la estructura de las U.N. y en la asignación de sus activos, pasivos y medios personales respecto al ejercicio de 1998. Al comienzo del Contrato-Programa se han reasignado los medios materiales y humanos que en 1998 formaban parte de la U.N. de Tracción a las U.N. de Grandes Líneas, Cargas y Transporte Combinado, desapareciendo la citada U.N. de Tracción como tal y pasando a convertirse en un Servicio común, dependiente de los Organos corporativos, encargado meramente de gestionar las adquisiciones de energía para el transporte ferroviario (gasóleo y energía eléctrica). Por otra parte, también se ha producido en 1999 una importante reasignación de estaciones pertenecientes en 1998 a AVE que han pasado a formar parte de la U.N. de Estaciones Comerciales con el traspaso consiguiente de sus elementos materiales y humanos. Además, también desde el inicio de 1999 se ha creado la U.N. de Telecomunicaciones Comerciales, lo que ha generado una relativamente menor segregación de medios pertenecientes a la U.N. de Mantenimiento de Infraestructura.

Como consecuencia de estos cambios en la asignación de activos, pasivos y medios humanos las cuentas de resultados de las U.N. de RENFE de 1999 difieren sustancialmente de las de 1998, al igual que los gastos netos atribuidos a los Servicios Comunes. Sólo parecen comparables los resultados de las U.N. de Cercanías y Regionales y, en cierta medida, los correspondientes al conjunto de U.N. de Administración de Infraestructura (Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Dirección y Coordinación de Proyectos), en las que los cambios habidos son menos significativos.

Otro tanto sucede con la comparación de los resultados reales de gestión de las U.N. de RENFE con sus presupuestos internos anuales. En principio, y dado que los presupuestos internos se elaboran de forma muy

detañada y con la participación de todos los responsables de las U.N. de RENFE y constituyen un compromiso de éstos con la dirección, parecen un elemento adecuado de evaluación de los resultados; pero esta comparación tampoco es posible para 1999 porque el presupuesto de gestión para ese ejercicio se formuló con la estructuración de las U.N. vigente en 1998. A este respecto conviene observar que el Contrato-Programa 1999-2000 se aprobó el 22 de diciembre de 1999, es decir, cuando ya prácticamente había vencido el primer ejercicio de su aplicación y se podían conocer de forma muy aproximada los resultados reales del ejercicio. En cambio, los presupuestos operativos de RENFE para 1999 se formularon a finales del ejercicio de 1998, en unas fechas en las que se desconocía la estructuración de las U.N. que establecía posteriormente el Contrato-Programa.

También dificulta la comparación de los resultados de gestión de las U.N. de 1999 y 2000 con los resultados del ejercicio de 1998 el que los datos obtenidos por la IGAE para este ejercicio son aún menos comparables que los que resultan de las cuentas de RENFE debido a que las cuentas de resultados de las U.N. de Cercanías y Regionales formuladas por la IGAE para 1998 a efectos de liquidación del Contrato-Programa 1994-1998 se presentan sin tener en cuenta la asignación de los medios materiales y humanos de la actividad de tracción a esas unidades de negocio, efectuada en 1996; y, aunque las cuentas de resultados de las U.N. preparadas por RENFE incluyen ese traspaso de activos y pasivos, tampoco sirven para evaluar el cumplimiento de los objetivos económicos incluidos en el Contrato-Programa, ya que presentan significativas diferencias con las preparadas por la IGAE y no se ajustan a los criterios de liquidación previstos en el Contrato-Programa (las diferencias entre ambas presentaciones de cuentas de resultados, ya comentadas anteriormente, se concretan en los conceptos gastos comunes a distribuir e intereses estructurales). Además, la comparación de los resultados de gestión de las U.N. de 1998 con los de 1999 y 2000 plantea el problema de que la obtención de los intereses estructurales se ha hecho sobre diferentes tipos de interés (los previstos en el Contrato-Programa 1994-1998 y en el Contrato-Programa 1999-2000).

Para obviar todos estos problemas, se ha establecido la comparación (que se recoge en el cuadro número 6) de los saldos de contribución reales de las U.N. para 1998, 1999 y 2000, los previstos en el Contrato-Programa para 1999 y 2000 y los contemplados en los presupuestos operativos de RENFE para 1999 y 2000. El concepto de «saldo de contribución» es equivalente a los resultados de gestión de las U.N. antes de la aplicación de los gastos comunes, los intereses estructurales y los resultados extraordinarios; siendo este concepto más representativo que el «resultado final» para analizar y evaluar la gestión de las U.N. y el cumplimiento de los objetivos del Contrato-Programa ya que al no considerar los intereses estructurales, elimina la

influencia que tienen en los resultados los tipos de interés y los niveles de endeudamiento atribuidos a las U.N., magnitudes éstas que no dependen, al menos en el medio plazo, de la actuación de RENFE. Por otro lado, tampoco procede considerar los resultados extraordinarios ya que son, generalmente, consecuencia de acciones del pasado y no están contemplados en las previsiones y en la fijación de objetivos del Contrato-Programa.

Comparando los saldos de contribución reales de 1999 y 2000 con los previstos en el Contrato-Programa se observa que en los dos ejercicios de 1999 y 2000 todas las U.N. o agrupaciones de U.N. de RENFE han tenido mejores saldos de contribución que los previstos y establecidos como objetivos en el Contrato-Programa con la excepción de la U.N. de Regionales en 2000 que obtiene un saldo peor que el previsto en un 2,4%. El contraste de estos datos con los que se obtienen en la comparación entre los resultados de gestión reales y los previstos en el Contrato-Programa lleva a la conclusión de que la U.N. de Regionales cumplía los objetivos y que, en cambio, la agrupación de U.N. denominada Plan de Viabilidad los incumplía ampliamente. Según la comparación efectuada en base a los saldos de contribución la agrupación Plan de Viabilidad no sólo cumple los objetivos del Contrato-Programa sino que los supera ampliamente, en un 6,5% en 1999 y en un 10,3% en el ejercicio de 2000.

Estos resultados hacen que ofrezca dudas el rigor y grado de exigencia con que están fijados los objetivos del Contrato-Programa. Para comprobar en qué medida tales dudas pueden tener fundamento, se han comparado los objetivos del Contrato-Programa con los fijados en los presupuestos operativos de RENFE y con los resultados reales obtenidos por RENFE en 1998, expresados todos ellos en términos de saldos de contribución, para aquellas U.N. para las que se dispone de datos comparables: Cercanías, Regionales y Administración de Infraestructura.

En el caso de la U.N. de Cercanías, para el ejercicio de 1999, el objetivo del Contrato-Programa está establecido en la obtención de un saldo de contribución negativo de 21.442 millones de pesetas que mejora en un 3,3% el saldo obtenido en 1998; en cambio, el presupuesto de RENFE establece un objetivo (negativo) de 22.625 millones, peor que el obtenido en 1998. El saldo de contribución real obtenido en 1999 ha tenido un importe negativo de 20.423 millones, mejorando el previsto en el Contrato-Programa en un 4,7% y al obtenido en 1998 en un 7,9%. Estos resultados de 1999 se deben fundamentalmente a la mejora de los ingresos de tráfico, que han aumentado en un 6,7% respecto a 1998 y superana los previstos en el Contrato-Programa en un 2,1% (en el Contrato-Programa se prevé un crecimiento de estos ingresos del 4,5% sobre los obtenidos por RENFE en 1998, como consecuencia del aumento de las tarifas en un 2,5% y del aumento de los viajeros/Km transportados en un 2,3%). Los aumentos reales en las

tarifas en 1999 han sido efectivamente del 2,5% sobre 1998 (dando lugar a un incremento de la percepción media, medida en pesetas por viajero/Km, del 3,5%) y el incremento del tráfico ha sido del 4,4% expresado en viajeros/Km transportados. La superación de las previsiones del Contrato-Programa en esta U.N. se ha debido a la modernización, mejora y ampliación de los servicios y al crecimiento de la demanda por encima de las previsiones (en el Contrato-Programa se han previsto crecimientos del PIB del 3,8% y 3,7% para 1999 y 2000, respectivamente, cuando las tasas de crecimiento reales han sido del 4,2% en ambos años).

Para el ejercicio de 2000 la previsión del Contrato-Programa para la U.N. de Cercanías es de un saldo de contribución negativo de 22.452 millones de pesetas, peor que la de 1999 debido a una previsión de mayor crecimiento de los gastos que de los ingresos. Sin embargo, el saldo real de contribución de 2000 es de 19.841 millones (negativo), mejor que el logrado en 1999, y supera a la previsión del Contrato-Programa en un 13,2%. Ello se ha debido a un crecimiento de los ingresos de tráfico del 7,8% muy por encima de lo previsto en el Contrato-Programa que es del 4,4% para el ejercicio 2000. En general y con la salvedad de la limitación de la previsión en el crecimiento de los ingresos, los objetivos del Contrato-Programa para la U.N. de Cercanías parecen coherentes.

Los objetivos establecidos en el Contrato-Programa para la U.N. de Regionales son de unos saldos de contribución negativos de 7.179 y 6.120 millones de pesetas para 1999 y 2000, respectivamente. Estos objetivos eran bastante peores que el saldo de contribución negativo obtenido por RENFE en 1998 de 5.325 millones y también peores que los saldos de contribución negativos previstos en los presupuestos de RENFE de 1999 y 2000 que son de 6.563 y 6.103 millones respectivamente. Los objetivos fijados internamente por RENFE eran, pues, más exigentes que los fijados en el Contrato-Programa, aunque prevían un empeoramiento de los resultados de esta U.N. respecto a los obtenidos en 1998. Los saldos de contribución negativos reales obtenidos por RENFE han sido de 6.858 y 6.270 millones en 1999 y 2000, en línea con los presupuestados aunque peores que éstos. Estos saldos suponen el cumplimiento del objetivo indicado en el Contrato-Programa para 1999 y el incumplimiento del objetivo para 2000; aunque el logro del objetivo del Contrato-Programa para 1999 parece deberse a que estaba fijado en términos excesivamente pesimistas a la vista de los importes presupuestados por RENFE y las cifras efectivamente alcanzadas en 1998, 1999 y 2000.

Además, el objetivo fijado en el Contrato-Programa para la U.N. de Regionales para 1999 está establecido en base a una previsión de ingresos por tráfico de 16.864 millones de pesetas, cuando ya en el ejercicio de 1998 se habían obtenido unos ingresos de 16.656 millones y era previsible un importante crecimiento debido al proceso en curso de aumento y mejora de la

oferta de servicios ferroviarios al estar previsto un aumento de las tarifas para 1999 del 1,9%. Incluso en el presupuesto de RENFE de 1999 se prevían unos mayores ingresos de tráfico por importe de 16.924 millones, sin contemplar en esta previsión el incremento de tarifas. Las previsiones de gastos del Contrato-Programa, en cambio, son más ajustadas a la evolución previsible y a los presupuestos de RENFE. Los gastos previstos en el Contrato-Programa para 1999 eran de 24.911 millones, superiores en un 6,4% a los producidos en 1998 que fueron de 23.398 millones y también superiores a los presupuestados por RENFE que fueron de 24.654 millones para ese ejercicio.

El aumento real de los gastos totales de la U.N. de Regionales, por encima de los presupuestados por RENFE y de los previstos en el Contrato-Programa, ha sido la causa de que esta U.N. no haya cumplido los objetivos previstos en el Contrato-Programa y en los presupuestos de RENFE. Los gastos totales reales de la U.N. han sido de 25.043 y 25.952 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente, superando ampliamente los previstos en el Contrato-Programa para esos ejercicios que son de 24.911 y 25.090 millones, especialmente en el ejercicio de 2000. Por el contrario, los ingresos de tráfico (incluyendo dentro de ellos las subvenciones obtenidas de las Comunidades Autónomas destinadas a compensar los déficits de líneas poco rentables) han superado los previstos en el Contrato-Programa en el 1,1% en 1999 y en el 3,8% en el 2000. Los ingresos por tráfico de viajeros han sido de 17.042 y 18.838 millones en 1999 y 2000, mostrando unos crecimientos sobre los ejercicios precedentes del 2,3% y 7,5%, respectivamente. Estos incrementos se deben a crecimientos del tráfico de viajeros medido en términos de viajeros/Km transportados del 4% y el 3,9% en 1999 y 2000, respectivamente, y a aumentos de la percepción media por viajeros/Km transportado del 1,7% y 2,6% (en el cálculo de la percepción media no se incluyen los ingresos de Comunidades Autónomas compensadoras de déficits de líneas concertadas). Los gastos totales han tenido crecimientos del 7% en 1999 y del 2% en el 2000, siendo los gastos de personal la partida más importante y con mayores crecimientos (7,4% en 1999 y 6,4% en 2000), seguida de los gastos de transferencia con incrementos del 6% y el 1,3%, respectivamente. Los aumentos de los gastos están parcialmente explicados por los aumentos registrados en la oferta de servicios que han sido del 3,4% en 1999 y 2,3% en el 2000, expresada ésta en términos de Km/tren producidos. En el caso de los gastos de personal su aumento se debe en parte a los aumentos registrados en la plantilla como consecuencia del aumento de los servicios ofrecidos, siendo la de Regionales una de las escasas U.N. de RENFE en las que se produce este fenómeno ya que el conjunto de la Entidad se ha producido una importante reducción de sus efectivos en los dos ejercicios del Contrato-Programa como consecuencia de la aplicación del Plan de Recursos Humanos.

En la Agrupación Administración de Infraestructura (que incluye las U.N. de Circulación, Mantenimiento de Infraestructura y Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones), los saldos de contribución negativos reales alcanzados han sido de 99.937 y 99.022 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente, mejorando los establecidos como objetivo en el Contrato-Programa en un 0,5% y en un 2,1%. Estos resultados están en línea con los presupuestados por RENFE y los obtenidos en 1998, por lo que los resultados reales respecto a los presupuestados han sido peores en 1999 en un 0,3% y mejores que éstos en 2000 en un 1,9%. Los ingresos totales obtenidos por la agrupación han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 5,1% en 1999 y los han superado en un 23,4% en 2000. Los ingresos de Administración de Infraestructura suponen en torno a un 12% del total de los gastos y proceden en su mayor parte de subvenciones de capital destinadas a financiar obras de infraestructura ferroviaria procedentes del FEDER y de CC.AA. En 1999 por primera vez y en 2000 con mayor importancia, se han obtenido ingresos en concepto de cesión de uso de instalaciones de telecomunicaciones a la U.N. de Telecomunicaciones Comerciales. Estos ingresos y un mayor volumen de subvenciones de capital tras pasados a resultados son los factores que explican la alta tasa de crecimiento de los ingresos totales en 2000, que ha sido del 35,7%. Los gastos totales han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en 1999 en un 1%, alcanzando los 110.793 millones; y en 2000 los gastos totales alcanzaron los 113.751 millones, superando los previstos en el Contrato-Programa en un 0,7%. Las tasas de crecimiento respecto al ejercicio 1998 de los gastos totales han sido moderadas: del 0,4% en 1999 y del 2,7% en 2000. Estos crecimientos obedecen principalmente a los registrados en los gastos de personal (1,4% en 1999 y 3,6% en 2000), debidos fundamentalmente al aumento de las retribuciones ya que en estas U.N. se han producido importantes reducciones de plantilla.

Para las restantes U.N. o agrupaciones (AVE, Plan de Viabilidad y Título VIII) los resultados del ejercicio 1999 no son, como queda dicho, comparables con los obtenidos en 1998 ni con los presupuestados por RENFE para 1999.

La U.N. de Alta Velocidad obtuvo saldos de contribución positivos de 6.726 y 8.379 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente, superando los objetivos establecidos en el Contrato-Programa en un 12,2% y en un 21,9%, respectivamente. Estos amplios márgenes en el cumplimiento de los objetivos se deben al fuerte crecimiento de los ingresos de tráfico, que ha sido del 13,4% en 1999 y del 10,1% en 2000, alcanzándose unos importes de 26.588 y 29.280 millones que superan a los establecidos en el Contrato-Programa en un 5,4% y en un 9%. El crecimiento de los ingresos por tráfico se ha debido a aumentos de los viajeros/Km transportados del 11,2% y 8,3% en 1999 y 2000 y a

incrementos en la percepción media por viajero/Km de 1,9% y 1,4% respectivamente. Estos incrementos han venido propiciados por fuertes aumentos en la oferta de servicios (más circulaciones de trenes en las líneas Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Algeciras) alcanzándose crecimientos del 11,8% y 6,9% en los Km/tren ofrecidos en 1999 y 2000, superando los niveles previstos de oferta del Contrato-Programa en un 1,6% y un 5,4%. Cabe observar que el saldo de contribución fijado en el Contrato-Programa para 2000 (de 6.871 millones) es sensiblemente inferior al presupuestado por RENFE para ese ejercicio (7.143 millones).

La agrupación Plan de Viabilidad (que comprende las U.N. de Grandes Líneas, Cargas, Transporte Cominado y Mantenimiento Integral de Trenes), ha tenido saldos de contribución negativos de 21.715 y 17.413 millones de pesetas en 1999 y 2000 mejorando los objetivos establecidos en el Contrato-Programa para 1999 en un 6,5% y los de 2000 en un 10,3%. Además el saldo de contribución obtenido en 2000 supera ampliamente al fijado en el presupuesto de RENFE (de 17.695 millones), que es sensiblemente más exigente que el establecido en el Contrato-Programa (-19.421 millones). La superación de los objetivos del Contrato-Programa por esta agrupación de U.N. se ha debido principalmente a que los gastos totales realmente incurridos en 1999 y 2000 han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 0,2% y un 2,3%. Los gastos totales de 2000, de 178.404 millones, han sido inferiores a los de 1999 en un 0,7% e incluso a los previstos en el presupuesto de RENFE (más exigente en este aspecto que el Contrato-Programa) en un 0,4%. Los ingresos totales obtenidos en 1999 de 157.951 millones han sido superiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 0,8%, mientras los del 2000, pese a mostrar un crecimiento del 1,9% han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 1,3% y también inferiores a los presupuestados por RENFE en un 0,3%.

Como se deduce de todas estas cifras, los resultados, ingresos y gastos de la agrupación Plan de Viabilidad de U.N. se ajustan en el año 2000 mucho más a los presupuestos de RENFE que a las previsiones contenidas en el Contrato-Programa. La reducción de los gastos se ha debido a reducciones de los servicios ofrecidos en las U.N. de Grandes Líneas. Mantenimiento Integral de Trenes y Cargas, unidades donde se concentran las principales reducciones de gastos, especialmente en la de Grandes Líneas, que es la U.N. más importante de RENFE por su volumen de ingresos y la segunda por el volumen de gastos (después de la de Gestión de Infraestructura). La reducción de los gastos se ha visto favorecida por las reducciones de la plantilla de personal producidas en la agrupación Plan de Viabilidad que han sido del 2,6% en 1999 y del 3,2% en 2000. Pese a ello los gastos de personal totales han sido superiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 2,8% en 1999 y en un 4,6% en 2000; y en este últi-

mo año han superado también a los presupuestados por RENFE en un 5,1%. Estas desviaciones negativas en los gastos de personal se deben principalmente a que los aumentos retributivos han sido muy superiores a los previstos en el Contrato-Programa, debido fundamentalmente a que los IPC reales de 1999 y 2000 han sido superiores a los previstos en el Contrato-Programa. Los conceptos en que se ha concentrado la reducción o contención de gastos han sido las amortizaciones y retirados de inmovilizado (con importes inferiores a los previstos en el Contrato-Programa del 9,7% en 1999 y del 17,7% en 2000) y los gastos en materiales y servicios externos (gastos inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 0,8% en 1999 y en 2,4% en 2000). Las importantes disminuciones en amortizaciones respecto del Contrato-Programa obedecen a que éste preveía un mayor volumen de inversiones en las U.N. del Plan de Viabilidad de la efectivamente realizada. La inversión prevista en el bienio es de 39.597 millones de pesetas y la real ha sido de 27.454 millones (un 30,7% inferior a la prevista). El presupuesto de RENFE de 2000 incluye, en cambio, unas cifras de amortizaciones y retirados de inmovilizado más ajustados a las reales.

Al logro de los objetivos previstos para la agrupación Plan de Viabilidad han contribuido las diferentes U.N. que la componen de forma muy dispar. La U.N. de Grandes Líneas es la que mejores resultados ha obtenido superando de forma muy amplia las previsiones del Contrato-Programa. En 1999 obtuvo un saldo de contribución negativo de 8.215 millones de pesetas, mejorando el establecido en el Contrato-Programa de 13.987 millones en un 41,3%. En 2000 su saldo de contribución negativo ha sido de 4.828 millones, con una mejora del 41,2% sobre 1999, y superando el fijado en el Contrato-Programa, que era de 12.848 millones en un 62,4%. Estas desviaciones tan importantes respecto al Contrato-Programa se deben a unos mayores ingresos totales de los previstos en el Contrato-Programa en un 9,8% en 1999 y un 8,8% en 2000 y a que los gastos totales reales han sido inferiores a los previstos en un 1,2% en 1999 y un 5% en el 2000.

En esta U.N. de Grandes Líneas, las desviaciones en los ingresos totales respecto al Contrato-Programa se deben a los ingresos de tráfico, muy superiores a los previstos y que han mostrado crecimientos del 9,3% y 4,5% en 1999 y 2000, respectivamente, sobre los ejercicios precedentes. Las previsiones del Contrato-Programa en este apartado de los ingresos de tráfico reflejan crecimientos mucho menores que los reales. El aumento de los ingresos de tráfico se ha debido principalmente a la mejora de la percepción media por viajero/Km que ha crecido un 6,5% en 1999 y un 6,3% en 2000, ya que el tráfico medido en términos de viajeros/Km transportados ha aumentado muy levemente (incremento del 2,7% en 1999 y descenso del 1,7% en 2000). Los descensos de los gastos totales han venido propiciados por un pequeño retroceso en la oferta de servicios medida en términos de km/tren que

el que los ingresos de transferencia, superiores a los previstos, han experimentado un fuerte descenso en 2000. Por ello, los ingresos totales han sido superiores a los previstos en el Contrato-Programa en 1999 en un 2,2% pero han sido inferiores a las previsiones para el 2000 en un 4,1%. El volumen de tráfico ha aumentado sensiblemente (8% y 2,6% de aumento en 1999 y 2000, medido en Tm/Km transportadas) aunque no se ha traducido en aumentos equivalentes de los ingresos debido a que la percepción media por Tm/Km ha tenido un descenso del 4% en 1999, aunque con una pequeña recuperación del 0,6% en 2000. También han aumentado sensiblemente los servicios ofertados, lo que ha originado unos gastos totales superiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 4,5% en 1999 y en un 2,1%, que es otro factor explicativo importante de la falta de cumplimiento de los objetivos.

La U.N. de Mantenimiento Integral de Trenes ha tenido un saldo de contribución negativo de 941 millones de pesetas en 1999 frente a un objetivo previsto en el Contrato-Programa de 470 millones, también negativo, y en 2000 su saldo de contribución ha sido positivo de 52 millones frente a un objetivo también positivo de 110 millones; quedando en ambos ejercicios por debajo de los objetivos, aunque mostrando una mejora de su saldo de 993 millones. La causa del no cumplimiento de los objetivos ha sido que los ingresos totales han quedado por debajo de los previstos en el Contrato-Programa en un 3% en 1999 y en un 0,7% en 2000. Los ingresos totales tuvieron en 1999 un retroceso del 5,4% respecto de los obtenidos en 1998 y, aunque aumentaron en un 4,1% en 2000, su nivel en ese año era inferior al alcanzado en 1998 (los objetivos de ingresos establecidos en el Contrato-Programa están también establecidos en niveles inferiores a los alcanzados en 1998). Los gastos totales han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 1,9% en 1999 y en un 0,6% en 2000. El total de gastos de 1999, de 42.962 millones, es inferior al nivel de 1998 en un 3,7% y el total incurrido en 2000, de 43.698 millones, ha sido superior al de 1999 en un 1,7%.

La agrupación Título VIII engloba las U.N. de Estaciones Comerciales, Telecomunicaciones Comerciales y Patrimonio. La U.N. de Telecomunicaciones Comerciales se crea por el Contrato-Programa 1999-2000 con el objeto de gestionar la capacidad de fibra óptica disponible para su comercialización, comenzando a operar a partir del ejercicio de 1999. Esta U.N. ha desarrollado y comercializado una red troncal de fibra óptica de larga distancia en régimen de mercado y en libre competencia en los ejercicios 1999 y 2000 mediante una intensa actividad inversora (concretada en un gasto en inversiones de 20.061 millones de pesetas en el bienio 1999-2000 que superan en un 266% la cifra total de inversiones autorizada y prevista para esta U.N. en el Contrato-Programa) y la celebración de numerosos contratos de alquiler de nodos y partes de la red a operadores telefónicos. La realización de estas actividades

en competencia con el sector privado por parte de RENFE, aunque autorizadas por la Administración General del Estado mediante el Contrato-Programa, plantea diversos problemas. En primer lugar, porque el Estatuto de RENFE, aprobado por Real Decreto 121/1994, las prohíbe expresamente según lo establecido en su artículo 8. En segundo lugar, porque dados los escasos y limitados recursos financieros con que cuenta RENFE para afrontar la modernización, sustitución y mejora del inmovilizado material asignado a las actividades de transporte ferroviario y gestión de la infraestructura que constituyen su objeto social, no parece coherente desviar un volumen tan importante de recursos de inversión hacia una nueva actividad, en perjuicio del normal desarrollo de las actividades que RENFE tiene encomendadas por la Ley. En tercer lugar, porque, dado que RENFE para su normal desarrollo precisa en la actualidad de las ayudas del Estado, la aplicación de fondos procedentes en parte de los Presupuestos Generales del Estado a nuevas actividades en competencia con el sector privado puede infringir las normas establecidas sobre la libre competencia.

El conjunto de las U.N. del Título VIII obtuvo unos saldos de contribución de 9.132 y de 15.295 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente, superando los objetivos del Contrato-Programa en un 36,4% en 1999 y en un 38,6% en 2000. La U.N. de Patrimonio es la que contribuye en mayor medida a estos saldos positivos: en 1999 ha tenido un saldo de 11.373 millones y en 2000 de 9.957 millones, superando los objetivos del Contrato-Programa en un 23,1% en 1999 y en un 5,8% en 2000. La U.N. de Telecomunicaciones Comerciales ha conseguido saldos de contribución de 1.210 y 5.073 millones en 1999 y 2000, respectivamente, superando los objetivos del Contrato-Programa en un 2,5% y en un 124,3% respectivamente. La U.N. de Estaciones Comerciales ha tenido un saldo de contribución negativo de 128 millones en 1999, mejorando el objetivo del Contrato-Programa, de 1.289 millones negativos en un 90%; y en el año 2000 ha obtenido un saldo de contribución positivo de 265 millones, superando el objetivo de 635 millones negativos del Contrato-Programa en 900 millones. La superación en modo tan amplio de los objetivos del Contrato-Programa establecidos para las U.N. englobadas en el Título VIII pone de manifiesto su bajo nivel de exigencia. El presupuesto de RENFE para el ejercicio de 2000 establece objetivos algo más exigentes para estas U.N. aunque con escasas diferencias respecto a los fijados por el Contrato-Programa (con la excepción de la U.N. de Estaciones Comerciales para la que el presupuesto de RENFE establece un objetivo de saldo de contribución superior en 400 millones al del Contrato-Programa). En la U.N. de Patrimonio los saldos de contribución establecidos en el Contrato-Programa como objetivos para 1999 y 2000 (de 9.241 y 9.408 millones) ya habían sido superados con claridad en el año 1998, ejercicio en que la U.N. de Patrimonio obtuvo un saldo de contribución de 10.154

millones (los resultados de este ejercicio son comparables con los de 1999 y 2000 en el caso de la U.N. de Patrimonio ya que esta U.N. no ha tenido cambios estructurales sustanciales en esos ejercicios).

El análisis de la evolución real de los gastos e ingresos del Título VIII que determinan el nivel de los saldos de contribución y sus desviaciones respecto a las previsiones del Contrato-Programa parece reforzar, asimismo, la hipótesis de que estas previsiones incorporan una visión en exceso pesimista de los resultados alcanzables por las U.N. de esta agrupación. Los ingresos totales reales de todas las U.N. del Título VIII son muy superiores a los previstos en el Contrato-Programa; y a su vez estas previsiones están sustancialmente por debajo de las establecidas en el presupuesto de RENFE para el año 2000. Además, para la U.N. de Patrimonio, en la que los datos de 1998 son perfectamente comparables con los de 1999 y 2000, las previsiones de ingresos totales para estos ejercicios, de 12.581 y 12.866 millones de pesetas, son muy inferiores a los obtenidos en 1998 que fueron de 13.652 millones. En esta U.N. los ingresos totales reales han sido de 14.597 y 14.523 millones en 1999 y 2000, superando los previstos en el Contrato-Programa en un 16% y 12,9%. Las previsiones del Contrato-Programa respecto a los gastos totales de las U.N. del Título VIII y a sus partidas componentes, son en general más ajustadas, presentando los gastos, los menores desviaciones respecto a las previsiones que las observadas en los ingresos.

III.5 Gastos de personal. El plan de recursos humanos.

En el Contrato-Programa en sus cláusulas 17 y 18 se contemplan los objetivos en materia de gastos de personal, productividad y evolución previsible de la plantilla media de RENFE. Los objetivos para los ejercicios de 1999 y 2000 en de gastos de personal y productividad se establecen en términos de mejora del ratio «Ingresos de clientes dividido por Gastos de personal» de forma que se alcancen las siguientes metas:

	1999	2000
Ingresos de clientes/Gastos de Personal (en porcentaje)	133,5	140,8

Por otra parte la evolución previsible de la plantilla media se fija en los siguientes de efectivos de personal: 34.667 en 1999 y 34.229 en 2000.

En el Contrato-Programa se establece que «la negociación colectiva a desarrollar por RENFE se atenderá en todo caso a las condiciones establecidas por la Comisión Interministerial de Retribuciones». Para los expedientes de regulación de empleo que RENFE desarrolle para cumplir los objetivos de plantilla se exige que «en todo caso, el período de recuperación no sea superior a 25 meses», indicando con ello que el coste de las bajas previstas deberá recuperarse en forma de

ahorro de gastos de personal en un período máximo de 25 meses.

En los ejercicios de 1999 y 2000 el ratio Ingresos de clientes/Gastos de personal ha alcanzado los valores de 134,1 y 141,8, superando las metas previstas en el Contrato-Programa en un 0,4% y un 0,7%, respectivamente. La mejora del ratio (en 1998 era de 131,5) se ha debido fundamentalmente a los crecimientos de los ingresos de clientes que han sido del 3,9% en 1999 y del 9,4% en 2000 sobre los ejercicios precedentes, alcanzando importes de 223.104 y 244.160 millones de pesetas en 1999 y 2000, respectivamente. Los gastos de personal han alcanzado los importes de 166.343 y 172.137 millones en 1999 y 2000, mostrando un crecimiento del 1,8% y 3,4% sobre los ejercicios precedentes, debido al crecimiento de las retribuciones ya que las plantillas medias han descendido un 2,6% en 1999 y un 2,3% en 2000 como consecuencia de la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo 1999/2000 (ERE 99/2000 en adelante). En conjunto, los importes de los gastos de personal han estado por encima de las previsiones del Contrato-Programa, y también los ingresos de clientes han superado claramente dichas previsiones (como queda expuesto de forma detallada a nivel de las U.N. en otro apartado de este informe).

Para los ingresos de clientes las previsiones del Contrato-Programa (Anexo 3) eran de 219.728 y 233.720 millones de pesetas para 1999 y 2000, respectivamente; y los ingresos de clientes reales han superado esas previsiones en un 1,5% en 1999 y en un 4,5% en 2000, debido fundamentalmente a un mayor crecimiento de los ingresos de tráfico del previsto y, también, a que en el 2000 los ingresos en concepto de alquileres por la cesión de redes de fibra óptica a operadores de telefonía han tenido un aumento muy superior a las previsiones del Contrato-Programa.

En todo caso, las previsiones de ingresos de clientes incluidas en el Contrato-Programa eran muy modestas, ya que la previsión para 1999 sólo superaba los ingresos reales alcanzados en 1998 en un 2,3%, cuando el Contrato-Programa preveía para el ejercicio un crecimiento del PIB en términos reales del 3,8% y se autorizaban incrementos de tarifas en Cercanías y Regionales del 2,5% y 1,9%, respectivamente. Cabe señalar que los crecimientos de los ingresos reales de clientes (del 3,9% en 1999 y del 9,4% en 2000) se deben a crecimientos en los ingresos de tráfico en esos años del 5,5% y 5,1%, respectivamente, y que estos incrementos están altamente correlacionados y son inferiores a las tasas de crecimiento observadas en el PIB nominal que han sido del 6,8% en 1999 y del 7,1% en 2000 (los crecimientos en pesetas constantes del PIB han sido del 4,2% en ambos años).

Los gastos de personal previstos en el Contrato-Programa son de 164.598 y 165.972 millones de pesetas para 1999 y 2000, respectivamente. Los gastos de personal realmente alcanzados han superado esas previsiones en un 1,1% en 1999 y un 3,7% en 2000. Las previ-

siones del Contrato-Programa se hicieron en base a unas tasas de crecimiento del IPC del 1,8% para 1999 y del 2% para el 2000 y a los niveles de plantilla media citados anteriormente. Las desviaciones se deben a que las retribuciones han crecido por encima de los IPC (los reales de 1999 y 2000 han sido del 2,9% y 4%, superiores en un 1,1% y 2% a los previstos). Las plantillas medias reales de 1999 y 2000 han sido de 34.538 y 33.747 personas, inferiores a las previstas en el Contrato-Programa en 0,4 y 1,4 puntos porcentuales, reduciendo en esa medida el efecto de los incrementos retributivos sobre los gastos de personal.

En resumen, las desviaciones en los gastos de personal entre datos reales y previsiones del Contrato-Programa se explican por las desviaciones entre IPC reales e IPC previstos y por incrementos en las retribuciones por encima de la evolución del IPC real que compensan las minoraciones en esos gastos producidas por las minoraciones registradas en las plantillas medias sobre las previstas.

En los períodos fiscalizados las retribuciones del personal de RENFE tuvieron alzas salariales con carácter general del 2,9 % en 1999 y del 4% en 2000 en virtud de lo establecido en el XIII Convenio Colectivo, suscrito en junio de 2000, y con vigencia para los ejercicios de 1999, 2000 y 2001 y que es aplicable a todo el personal de la Entidad con excepción del personal de la estructura de Dirección (este grupo estaba compuesto por un total de 2.296 personas a 31 de diciembre de 2000 y suponía el 6,9% del total de la plantilla a esa fecha y tuvo iguales incrementos retributivos con carácter general que el personal de Convenio). Las diferencias de 1,1 y 2 puntos porcentuales entre los incrementos reales en las retribuciones y los previstos en el Contrato-Programa y las leyes de Presupuestos Generales del Estado (1,8% y 2% para 1999 y 2000, respectivamente) se corresponden con las diferencias existentes entre los IPC reales de 1999 y 2000 (2,9% y 4% respectivamente) y los IPC previstos. Estas diferencias en los incrementos retributivos se justifican por RENFE en el texto del Convenio por mejoras en las productividad total de RENFE medida por la superación de las metas establecidas en el Contrato-Programa para el indicador «Ingresos de clientes/Gastos de personal».

Además de los incrementos retributivos de carácter general y que afectan a todo el personal, se han registrado otros incrementos salariales para determinados colectivos como consecuencia de reclasificaciones de categoría profesionales o de puesto de trabajo, cambios en los sistemas de primas a la producción y mejoras de puestos subvalorados (por debajo de la banda retributiva asignada al puesto). Como consecuencia de todos estos incrementos, la retribución media por empleado de RENFE muestra incrementos del 4,4% en 1999 y del 5,7% en 2000 considerando sólo las retribuciones salariales y los complementos de pensiones (excluidos otros gastos sociales y gastos de viajes entre otras per-

cepciones extrasalariales). Si se consideraran todas las percepciones extrasalariales los incrementos en la retribución media descienden ligeramente estando comprendidos entre el 3,8% y el 4% para 1999 y el 5,3% y el 5,6% para el 2000, dependiendo de las percepciones extrasalariales que se consideren dentro de las retribuciones del personal.

RENFE ha manifestado que no tiene constancia documental del cumplimiento del trámite previsto en el Contrato-Programa en cuanto a contar con la autorización de la Comisión Interministerial de Retribuciones sobre las condiciones pactadas en el Convenio colectivo. Tampoco ha facilitado RENFE la documentación acreditativa de que las cuantías de las masas salariales de 1998 y 1999 fuesen informadas favorablemente por el Ministerio de Economía y Hacienda, a efectos del cálculo de los incrementos retributivos a aplicar en 1999 y 2000, según prevé el artículo 23 de las leyes de Presupuestos Generales del Estado para esos años. De hecho la Compañía no ha facilitado la documentación original sobre las cuantías de las masas salariales que hubo de servir de base para el cálculo de los incrementos retributivos producidos en 1999 y 2000 y la aplicación del Convenio Colectivo, proporcionando únicamente sus importes, determinados en base a una reconstrucción posterior de algunos incrementos retributivos producidos en 1999 y 2000. En todo caso, de la información disponible puede deducirse que se han producido desviaciones entre el crecimiento real de la retribución media por empleado (medida en términos de conceptos salariales) y los incrementos previstos en el Contrato-Programa y las leyes de Presupuestos Generales del Estado para 1999 y 2000.

De esas desviaciones la parte correspondiente a mejoras retributivas que afectan a grupos o colectivos particulares y que están originadas por cambios en los sistemas de primas a la producción, reclasificaciones de puestos y categorías profesionales y mejoras de puestos subvalorados, que explica 1,5 puntos porcentuales en 1999 y 1,7 puntos en 2000, parece justificada aunque resulta algo elevada si se compara con los incrementos retributivos autorizados con carácter general en las leyes de Presupuestos Generales del Estado, pues supone casi duplicar estos últimos incrementos. Sin embargo, los otros incrementos adicionales (que pueden situarse en torno al 1,1% en 1999 y al 2% en 2000), que aparecen justificados por una mejora general de la productividad en RENFE medida por el ratio ingresos de clientes/gastos de personal, pueden tener menor fundamento: en primer lugar, se solapan con los incrementos retributivos que afectan a grupos o colectivos particulares a los que en muchos casos se están retribuyendo incrementos de productividad por área de actividad o tareas; y, en segundo lugar, porque, de acuerdo con el artículo 20 de las leyes de Presupuestos Generales del Estado para 1999 y 2000, los incrementos retributivos adicionales motivados por el grado de consecución de los objetivos, deben tener carácter sin-



gular y excepcional y no general como es el caso de RENFE.

Las reducciones de plantilla producidas en RENFE en el periodo del Contrato-Programa se instrumentaron a través de un Expediente de Regulación de Empleo que permitía a los trabajadores de RENFE, con más de 58 años acogerse voluntariamente a la prejubilación siempre que hubieran ingresado en RENFE antes del 14 de julio de 1967 o que tuvieran la condición de mutualista en cualquier Mutualidad de Trabajo por cuenta ajena a 1 de enero de 1967 o con anterioridad. El plan de prejubilaciones se ha completado con un plan de bajas incentivadas para aquellos trabajadores que, queriendo darse de baja en la Empresa, no cumplieran las condiciones para la prejubilación. A estos planes se acogieron un total de 1.492 trabajadores en el conjunto de los dos ejercicios del Contrato-Programa.

El gasto ocasionado por los planes de reducción de plantilla en el periodo del Contrato-Programa ha ascendido a un total de 16.459,6 millones de pesetas, 5.482,2 millones registrados en 1999 y 10.975,4 millones en 2000. Estos importes se han calculado en base a los valores actuales de las rentas complementarias de jubilación que tienen garantizadas los trabajadores y a las fechas en que pasan a la prejubilación o se dan de baja en la Entidad.

Los importes de los fondos constituidos para atender los compromisos derivados del ERE 99/00, conjuntamente con los de planes anteriores (ERE 94/98 y ERE 92/93) y otros fondos constituidos para atender otros compromisos de complementos de pensiones, los tenía RENFE registrados en una cuenta de Provisiones para obligaciones con el Personal a largo plazo por un importe total de 45.363 millones de pesetas a 31 de diciembre de 2000 y fueron traspasados en esa fecha a una cuenta de provisiones a corto como consecuencia de haberse concertado varios contratos de prima única con una Entidad aseguradora que mediante el pago de 45.212 millones asumió todos estos compromisos con el personal a partir del 31 de enero de 2001.

El valor de los compromisos contraídos con el personal acogido al ERE 1999/2000 a 31 de diciembre de 2000 es de 11.164 millones de pesetas. Sin embargo, el saldo registrado en la cuenta correspondiente a las provisiones constituidas para atender esos compromisos era a 31 de diciembre de 2000 de 11.665 millones, obediendo el menor gasto de 501 millones a que, tras la firma de los contratos con la Entidad aseguradora, se revisaron las bases técnicas que habían servido para calcular las dotaciones al fondo produciéndose, por un lado, un menor gasto de 599,5 millones por variaciones en el tipo de interés aplicado y, por otro, un mayor gasto de 98,2 millones como consecuencia de errores en las bases de datos de la población afectada. Aquel menor gasto aparece en las cuentas anuales de RENFE incluido dentro de los resultados extraordinarios; pero debería haberse contabilizado minorando las dotaciones efectuadas en el ejercicio por importe total de

de gasto de inversión previstas son cantidades máximas de inversión para todas las U.N. excepto para la U.N. de Telecomunicaciones Comerciales y las U.N. de la agrupación de Administración de Infraestructura de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 27, 35, 42, 47 y 52 del Contrato-Programa.

Para la U.N. de Telecomunicaciones Comerciales, la cláusula 52 permite superar la cifra máxima de inversiones fijada en «el caso de inversiones sin riesgo derivadas de oportunidades específicas de negocio, cuya recuperación de la inversión esté asegurada con las suficientes garantías, por medio de contratos con clientes».

Y en cuanto a las inversiones en la agrupación de Administración de Infraestructura, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8 del Convenio de Gestión de la Infraestructura Ferroviaria (que forma parte del Contrato-Programa) «RENFE adaptará su inversión anual para asegurar la capacidad operativa de la infraestructura que gestione al nivel de su amortización, manteniendo de esta forma la capitalización de la red». El límite máximo de gasto en inversión para esta agrupación de U.N. es, por tanto, la amortización producida en los ejercicios del Contrato-Programa y los importes previstos en el hán de considerarse como meras estimaciones del volumen de amortizaciones de los ejercicios de 1999 y 2000; siendo, por otra parte, el volumen de amortizaciones efectivamente producido en esos ejercicios el objetivo de inversión a alcanzar, ya que en caso de ser inferior se minoraría la capitalización de la red y, posiblemente, su capacidad operativa.

El gasto en inversiones realmente efectuado en los ejercicios 1999 y 2000 se recoge en el cuadro número 7 unido a este Informe, en el que también se indican las diferencias respecto a las provisiones de gasto de inversión del Contrato-Programa para todas las U.N. de RENFE.

Para el conjunto de la Entidad el gasto en inversiones total para los dos ejercicios de 1999 y 2000 ha sido de 165.128 millones de pesetas (80.771 en 1999 y 84.357 millones en 2000) inferior en 26.386 millones al total previsto en el Contrato-Programa que era de 191.514 millones (86.577 en 1999 y 104.937 en 2000) lo que supone una inversión menor en un 13,8% a la prevista.

Las diferencias entre las inversiones realizadas y las previstas por U.N. ponen de manifiesto que, excepto en el caso de las U.N. de Telecomunicaciones Comerciales y Estaciones Comerciales, en las que el gasto en inversiones real ha superado al previsto en un 25,5% y un 3,9%, respectivamente, en todas las demás U.N. este gasto ha sido inferior a las cantidades previstas en el Contrato-Programa.

El gasto en inversiones en el conjunto de U.N. de la Administración de Infraestructura ha sido para el total de los dos ejercicios de 1999 y 2000 de 60.375 millones de pesetas, inferior en 8.418 millones (un 12,2%) al total de 69.153 millones previsto en el Contrato-Programa. Y esta cifra de inversiones es también sensible-

mente inferior al total de amortizaciones producidas en esas U.N. en los dos periodos del Contrato-Programa que ascendieron a 74.056 millones de pesetas. Con ello, el nivel de capitalización de la red sufre un sensible descenso respecto a la situación inicial, en contra de lo establecido en la citada cláusula 8 del Convenio de Gestión de la Infraestructura Ferroviaria. A 31 de diciembre de 2000 la inversión en inmovilizado material neto de las U.N. incluidas en la agrupación Administración de Infraestructura ascendía a 515.206 millones, mostrando un descenso de 20.151 millones respecto a la inversión existente a 1 de enero de 1999, al comienzo del Contrato-Programa. La menor capitalización de la red de infraestructura ferroviaria gestionada por RENFE se debe fundamentalmente a la que la inversión ha sido inferior al volumen de amortizaciones producidas y, en menor medida, a las transferencias de activos realizadas a otras U.N.

El total de las amortizaciones ordinarias de RENFE de los ejercicios de 1999 y 2000 ascendió a 160.808 millones de pesetas, a las que hay que añadir amortizaciones con cargo a la cuenta de resultados extraordinarios por importe de 2.521 millones en 1999 y 2.772 millones en 2000 como consecuencia de la retirada del servicio de material rodante no operativo que tenía ese valor neto contable. El total de amortizaciones ascendió, por tanto, a 166.101 millones; y, además, en el ejercicio de 2000 se dotó una provisión por depreciación del inmovilizado material por importe de 110 millones. Comparando ese nivel de amortizaciones con la cifra total de inversiones efectuadas en los dos ejercicios del Contrato-Programa, que fue de 165.128 millones, se observa que prácticamente no ha habido variaciones significativas en la inversión en inmovilizado total neto que RENFE tenía a 31 de diciembre de 2000 en relación con la existente en igual fecha de 1998.

El importe del inmovilizado total neto de amortizaciones y provisiones a 31 de diciembre de 2000 era de 1.069.574 millones de pesetas mientras que el existente a 31 de diciembre de 1998 era de 1.066.319 millones, mostrando un aumento de 3.255 millones, equivalente al 0,3%, debido casi en su totalidad a incrementos en las inversiones en el inmovilizado financiero (participaciones en Sociedades filiales y otras Empresas fundamentealmente) que a 31 de diciembre de 2000 tenían un importe de 20.058 millones, 3.233 millones superior al de las existentes a 31 de diciembre de 1998. El inmovilizado material neto, que supone más del 98% del total del inmovilizado tenía un importe de 1.048.671 millones a 31 de diciembre de 2000, no mostrando variación sobre el existente a 31 de diciembre de 1998, fecha en que su importe era de 1.048.551 millones.

El nivel de inversión en inmovilizado existente a 31 de diciembre de 2000 es prácticamente coincidente con el previsto en el Contrato-Programa que era de 1.066.318 millones de pesetas. Con ello se ha dado cumplimiento a otra medida prevista en su cláusula 20, que establece que la materialización de la inversión

básica prevista «no podrá dar lugar a incrementos de endeudamiento de RENFE», lo que, de hecho, obliga a la Entidad a mantener fijo su nivel de inversión en inmovilizado, con escasas variaciones que dependen de la obtención de subvenciones de capital FEDER o de las Comunidades Autónomas destinadas a financiar esas inversiones adicionales a las de reposición del inmovilizado amortizado.

Estas restricciones impuestas por el Contrato-Programa al volumen de inversiones que puede realizar RENFE tienen su fundamento en no incrementar los gastos financieros derivados del mayor endeudamiento que generaría un volumen de inversiones superior al de la mera reposición de los activos amortizados, con el consiguiente aumento de las pérdidas de RENFE a corto plazo y la necesidad de incrementar las aportaciones del Estado; pero tienen el inconveniente de que dificultan la introducción de inversiones en material de transporte para incorporar las nuevas tecnologías disponibles capaces de proporcionar una oferta de servicio de transporte ferroviario competitiva con los otros medios de transporte alternativo (por carretera o avión) y, por tanto, de promover crecimientos de tráfico en el medio plazo que podrían mejorar la cuenta de resultados de RENFE y su débil situación financiera. Y otra cuestión que plantea esta limitación de inversiones es la práctica imposibilidad de mejorar y modernizar la infraestructura ferroviaria por parte de RENFE. Las cifras de inversión máximas permitidas están limitadas al nivel de las amortizaciones producidas en los periodos del Contrato-Programa, lo que en el mejor de los casos sólo asegura la mera reposición de los elementos de la infraestructura amortizados.

A todo ello se añade el que el inventario de los elementos de la red de la infraestructura ferroviaria gestionada por RENFE no recoge la totalidad de la aportada por el Estado por lo que muy posiblemente el nivel de amortizaciones, fijado únicamente sobre los elementos inventariados y contabilizados por RENFE, sea inferior al que realmente habría de ser. Y por otra parte, dado que las amortizaciones están establecidas en base a los costes históricos (a origen) de los elementos de la infraestructura, su coste de reposición (a precios actuales) es muy superior, por lo que el volumen de las amortizaciones producidas resulta de cuantía muy inferior al coste actual de reposición de los activos amortizados (la mayor parte de estos activos se amortizan en periodos comprendidos entre 50 y 20 años, por lo que los precios a que los están contabilizados no tienen nada que ver con la realidad actual).

En resumen, la limitación de fijar los niveles de inversión en infraestructura a la cuantía de las amortizaciones supone, de hecho, realizar una inversión inferior a la necesaria para reponer todos los activos amortizados, lo que puede dar lugar a que se mantengan en funcionamiento elementos de la infraestructura obsoletos y totalmente amortizados, con el consiguiente dete-

lizado material bruto) y a la identificación de las U.N. con activos más viejos. (La única excepción es la U.N. de Patrimonio, cuyos activos muestran un grado mucho menor de envejecimiento si se utiliza este último indicador como consecuencia de la elevada proporción que tiene de inmovilizados en curso, y por tanto sin amortización acumulada, entre los componentes de su inmovilizado material bruto total).

Respecto de las inversiones efectuadas en los dos años del Contrato-Programa cabe destacar el bajo nivel de cumplimiento de las previsiones en las de las U.N. de Regionales (con inversiones inferiores en un 51,9% a las previstas), Cargas (inferiores en un 41,6% a las previsiones) y Transporte combinado (inferiores en un 51,4% a las previsiones); sobre todo teniendo en cuenta la elevada antigüedad de los activos de estas U.N., en especial el del material de transporte, su situación crítica de elevados déficits de explotación y el interés de fomentar el desarrollo de estos tráficos ferroviarios.

Las inversiones realizadas en la U.N. de Telecomunicaciones superaron a las previstas en 4.067 millones de pesetas. Aunque la superación del tope de inversión fijado en el Contrato-Programa para esta U.N. en 15.924 millones pueda fundamentarse en la excepción que en él se establece al estar esas inversiones amparadas por contratos con clientes, este hecho no garantiza la recuperación de estas inversiones ni elimina su riesgo, circunstancias a las que se refiere el texto del Contrato-Programa. (En ejercicios posteriores a los del Contrato-Programa se ha puesto de manifiesto la existencia de un exceso de oferta de redes de fibra óptica que ha llevado a situaciones de suspensión de pagos y desaparición de numerosos operadores telefónicos (algunos, clientes de RENFE) con la consiguiente renovación o cancelación de contratos).

Finalmente, cabe señalar que la necesidad de unos mayores niveles de inversión en RENFE, superiores a los producidos en los dos años del Contrato-Programa, viene, además, corroborada por las previsiones establecidas en los Presupuestos de Inversión internos de RENFE. Para el ejercicio de 1999 el gasto en inversión propuesto inicialmente por las U.N. de RENFE, que era de 107.496, se ajustó a la baja a la cifra de 68.970 millones de pesetas aprobada en los Presupuestos Generales del Estado para 1999 (a esas fechas no se había aprobado el Contrato-Programa); pero la inversión real en ese ejercicio fue de 80.771 millones, cifra que sobrepasaba ampliamente la autorizada en los Presupuestos Generales del Estado. En los Presupuestos de RENFE para 2000 se tuvieron en cuenta ya las previsiones del Contrato-Programa, que se ajustaban a las cifras reales de 1999, traspasando la diferencia existente en 1999 entre la cifra prevista en el Contrato-Programa de 86.577 millones y la realmente ejecutada al ejercicio de 2000, autorizando un total de inversiones para el conjunto de los dos ejercicios de 191.514 millones. Sin embargo, esa cifra también fue inferior al pre-

supuesto inicialmente propuesto por las U.N. que alcanzaba los 197.120 millones.

En todo caso, la principal restricción al gasto en inversiones en RENFE deriva no de las limitaciones o topes que establece el Contrato-Programa sino de la imposibilidad que tiene la Entidad de financiar inversiones adicionales al volumen de amortizaciones para no incrementar su endeudamiento financiero ya que el Estado no aporta la financiación necesaria.

III.7 Comparación de la evolución real de los ingresos, gastos y resultados totales de RENFE con las previsiones del Contrato-Programa.

En el anexo número 3 de este informe se transcribe la cuenta de resultados de RENFE prevista en el Contrato-Programa para los ejercicios de 1999 y 2000. Por otra parte, en el anexo número 2 figuran las cuentas de pérdidas y ganancias reales de RENFE correspondientes a los ejercicios de 1998, 1999 y 2000. Para comparar la evolución de los resultados de RENFE en esos ejercicios y de las principales partidas componentes y analizar las variaciones registradas respecto de las previsiones incluidas en el Contrato-Programa se ha confeccionado el cuadro número 8 que incorpora los datos incluidos en los anexos 2 y 3 y las variaciones observadas entre los datos reales y sus desviaciones respecto a las previsiones del Contrato-Programa.

### III.7.1 Ingresos propios.

Los ingresos propios totales de RENFE (excluidas las subvenciones del Estado) han alcanzado en el año 2000 la cifra de 254.442 millones de pesetas mostrando un incremento del 14,3% sobre los de 1998 (incremento medio anual del 7,1% e incrementos anuales del 3,7% en 1999 y del 9,1% en 2000). Esa cifra de ingresos totales de 2000 superaba en un 4% el importe previsto para ese año en el Contrato-Programa que era de 241.856 millones. A su vez el importe real de ingresos totales en 1999, que fue de 231.052 millones superaba ya el previsto en el Contrato-Programa en un 1,7%.

El crecimiento de los ingresos totales de RENFE entre 1998 y 2000 se ha debido fundamentalmente al aumento de los ingresos de tráfico que fue del 11%, alcanzando la cifra de 197.958 millones de pesetas en el año 2000, siendo el incremento medio anual del 5,5% (incremento del 5,5% en 1999 y del 5,1% en 2000). Este crecimiento de los ingresos de tráfico en el bienio 1999-2000, que ha supuesto en valor absoluto la cifra de 19.693 millones, se ha debido principalmente al aumento del tráfico de viajeros que creció a una media anual del 3,1% en el bienio del Contrato-Programa (medido en términos de viajeros/Km. transportados) y al aumento de los precios en torno al 2,5% anual. Los ingresos por tráfico del transporte de mercancías (suma de los obtenidos por las U.N. de Cargas y Transporte combinado), por el

contrario, muestran en el año 2000 un retroceso del 1,2% respecto a los obtenidos en 1998 como consecuencia de descensos en los precios percibidos a pesar de que el volumen de tráfico de mercancías ha aumentado a una tasa media anual del 1,9% en el bienio. Por otra parte, debe mencionarse que existía una incertidumbre sobre el importe de los ingresos correspondientes al tráfico internacional de mercancías de ejercicios anteriores a 1999, debido a problemas en la facturación y liquidación de los servicios de transporte prestados a otras administraciones ferroviarias que ha llevado a RENFE a revisar todas las facturaciones realizadas a partir del año 1996 y a introducir cambios en los procedimientos de facturación y liquidación. Como consecuencia de ello se ha constituido una provisión para riesgos y gastos destinada a minorar los saldos deudores mantenidos frente a otras administraciones ferroviarias y clientes que no estaban suficientemente soportados documentalmente. En los ejercicios de 1999 y 2000 se han dotado provisiones por importes de 3.000 y 2.519 millones, respectivamente, con la finalidad de reducir los saldos no justificados de ejercicios anteriores. RENFE ha manifestado que los problemas anteriores han quedado ya resueltos.

A este respecto cabe observar que el tráfico de mercancías por ferrocarril viene perdiendo peso específico respecto al realizado por carretera ya que en 1998 representaba el 9% y en el año 2000 sólo representaba el 7,8% del producido por carretera. Ello se debe a que el crecimiento observado en el bienio en el tráfico de mercancías ferroviario muestra crecimientos muy pequeños comparados con los producidos en el tráfico por carretera (que han sido del 9,3% de media anual en el bienio).

El volumen de ingresos de tráfico ha superado al previsto en el Contrato-Programa en un 1,1% en 1999 y en un 0,9% en el 2000. Las causas de estas desviaciones son: por un lado, que el PIB real ha sido superior al previsto para los dos años del Contrato-Programa (crecimientos del 4,2% del PIB en 1999 y 2000 frente a crecimientos previstos del 3,8 y 3,7% respectivamente); por otro, que las previsiones de ingresos de tráfico de viajeros del Contrato-Programa eran excesivamente conservadoras comparadas con los datos reales de 1998 y los presupuestos internos de RENFE; y, por último, que las previsiones del Contrato-Programa en ingresos por tráfico de mercancías no se han cumplido, siendo en la realidad sensiblemente inferiores.

Los restantes ingresos, diferentes de los de tráfico, han tenido un crecimiento mayor que éstos, del 27,6% para el bienio del Contrato-Programa y del 13,9% en media anual, alcanzando en el año 2000 un importe de 56.484 millones de pesetas. Dentro de ellos cabe destacar el crecimiento de los ingresos comerciales (telecomunicaciones, beneficios de venta de inmuebles gestionados por la U.N. del Patrimonio, alquileres y cánones) que fue del 29,6% para el periodo total del Contrato-Programa y que han alcanzado un importe de 42.798 millones en el año 2000, con un crecimiento

medio anual del 14,8%. Los otros componentes de los ingresos, Ingresos a distribuir en varios ejercicios y Trabajos para el propio inmovilizado y almacenes, han tenido mayores crecimientos en el bienio (32,6% y 35,6% respectivamente), aunque tienen menos importancia por la escasa cuantía de estos ingresos (6.011 y 4.271 millones, respectivamente, en el año 2000). Los ingresos comerciales han sido superiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 5% en 1999 y en un 26,5% en 2000 debido fundamentalmente a que los ingresos en concepto de telecomunicaciones (alquileres de redes de fibra óptica) han sido muy superiores a los previstos.

Finalmente, los ingresos de clientes (suma de los ingresos de tráfico, comerciales y de convenios con CC.AA.) han tenido un aumento en el bienio del 13,6% (media anual del 6,8%) alcanzando en el año 2000 la cifra de 244.160 millones de pesetas y superando las previsiones del Contrato-Programa en un 1,5% en 1999 y en un 4,5% en el 2000. Estos volúmenes de ingresos de clientes han permitido a RENFE cumplir los objetivos de productividad establecidos en la cláusula 17 del Contrato-Programa, fijados en la mejora del ratio Ingresos de clientes dividido por Gastos de personal cifrados en 133,5 para 1999 y 140,8 en 2000. Los valores reales alcanzados por el ratio han sido de 134,1 en 1999 y 141,8 en 2000. El cumplimiento de estos objetivos se ha debido al crecimiento de los ingresos de clientes por encima de las previsiones del Contrato-Programa ya que los gastos de personal han sido superiores a los previstos.

### III.7.2 Gastos propios.

Los gastos totales propios de RENFE, excluidos los gastos por intereses financieros, los del Plan de Recursos Humanos, el efecto prorata del IVA y los extraordinarios, alcanzaron en el año 2000 un importe de 391.771 millones de pesetas, mostrando un incremento del 4,7% sobre los de 1998, siendo el incremento medio anual del 2,3% (1,9% en 1999 y 2,8% en 2000). Estos gastos totales han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 1% en 1999 y un 0,4% en 2000.

El principal componente de los gastos totales son los de personal que en el año 2000 alcanzaron un importe de 172.137 millones de pesetas mostrando un incremento del 5,3% sobre los de 1998, siendo el incremento medio anual del 2,6% (1,8% en 1999 y 3,4% en 2000). Estos crecimientos de los gastos de personal han sido debidos a los aumentos retributivos ya que la plantilla media ha descendido un 4,8% entre 1998 y el 2000 (en el año 1998 la plantilla media era de 35.451 trabajadores y en el 2000 de 33.747). La retribución media por empleado ha aumentado en un 4,4% en 1999 y en un 5,7% en 2000 superando ampliamente los crecimientos del IPC que fueron del 2,9% en 1999 y del 4% en 2000 y estando también por encima de las previsiones del Contrato-Programa que establecían unos crecimientos

del 1,8% y 2% respectivamente. Por ello, los gastos de personal reales han sido superiores a las previsiones del Contrato-Programa para 1999 en un 1,1% y para el 2000 en un 3,7% pese a que las reducciones de plantilla reales han sido también superiores a las previstas.

Los gastos de materiales y servicios del exterior, segunda partida por orden de importancia dentro de los gastos totales, alcanzaron en 2000 un importe de 110.441 millones de pesetas, con un crecimiento del 8% sobre 1998 y un incremento medio anual del 4% (aumento del 4,3% en 1999 y del 3,5% en 2000). Estos incrementos han sido debidos principalmente a crecimientos de los precios, aunque en parte también han sido producidos por aumentos en la contratación de nuevos servicios, algunos de ellos realizados antes por RENFE con sus propios medios. Por otra parte, la reducción de RENFE en el bienio apenas ha crecido, e incluso en algunos apartados ha disminuido, dependiendo de los indicadores de producción que se consideren. Los Km/tren producidos han aumentado un 0,9% en el bienio; las horas de conducción han disminuido en un 13,1%; las Tm/Km brutas han descendido un 0,8%; las Tm/Km. brutas de tracción eléctrica han disminuido un 2,1%; los minutos de maniobra han bajado un 13% y las plazas/Km ofertadas han descendido un 0,8%. En general, se ha producido un proceso de racionalización de la oferta y de ahorro de costes debido a cambios en sistemas de producción favorecidos por la introducción de mejoras técnicas en el material de transporte y en la infraestructura que ha supuesto un cierto freno al crecimiento de los gastos en materiales y servicios del exterior cuyos importes reales en 1999 y 2000 han sido inferiores a los previstos en el Contrato-Programa en un 1,2% y en 1%, respectivamente.

El gasto en amortizaciones ha tenido un crecimiento del 2,5% en el bienio con incrementos de un 1,1% en 1999 y un 1,4% en 2000, alcanzando en ese último año un importe de 80.960 millones de pesetas. La estabilidad de estos gastos se debe a las limitaciones que establece el Contrato-Programa para el crecimiento de las inversiones y al escaso volumen de las mismas en el bienio, cuestión a la que se ha hecho referencia en otro apartado de este Informe. Por ello, el gasto real en amortizaciones ha sido inferior al previsto en el Contrato-Programa en un 2,5% en 1999 y en un 5,4% en el 2000.

Por último, los gastos en energía de tracción muestran un descenso del 1,8% en el año 2000 respecto a los de 1998, alcanzando un importe de 23.923 millones de pesetas, siendo el descenso medio anual del 0,9% (descenso del 4,4% en 1999 y aumento del 2,7% en 2000). Las variaciones en estos gastos se deben fundamentalmente a variaciones en los precios de la energía (especialmente de la eléctrica), pero también a los consumos que muestran una tendencia decreciente debido a la introducción de mejoras tecnológicas en el nuevo material de transporte que ahorran energía y a la relativa estabilidad de la producción de servicios ferroviarios.

### III.7.3 Margen de contribución y resultados.

El margen de contribución (diferencia entre los ingresos totales propios, excluidas las subvenciones del Estado y los gastos totales propios) en el año 2000 fue negativo y de un importe de 137.329 millones de pesetas mostrando una mejora del 9,4% sobre el de 1998. La mejora en promedio anual fue del 4,7% (reducción del importe negativo en el 0,9% en 1999 y del 8,5% en el 2000). Esta mejora del margen de contribución se ha debido al mejor comportamiento de los ingresos, (aumento del 14,3% en el bienio), frente a la evolución de los gastos (crecimiento del 4,7% en el mismo periodo). La mejora del margen de contribución en el año 2000 sobre 1998 asciende a 12.876 millones de pesetas. Por otra parte, los márgenes de contribución obtenidos en 1999 y 2000 superan los previstos en el Contrato-Programa en un 4,8% y un 6,7%, respectivamente.

El resultado antes de extraordinarios de RENFE fue en el año 2000 de un importe negativo de 23.921 millones de pesetas, mostrando una mejora del 6,2% sobre el obtenido en 1998. Este resultado en 1999 había sido de un importe negativo de 29.868 millones, lo que reflejaba un empeoramiento sobre el obtenido en 1998 del 17,1%. El resultado antes de extraordinarios se obtiene añadiendo al margen de contribución de RENFE las subvenciones de explotación del Estado y restándole los intereses financieros de la deuda y el efecto de la prorata del IVA. Las subvenciones de explotación recibidas del Estado alcanzaron los importes de 191.820 millones en 1999 y 190.350 millones en 2000; importes ambos eran inferiores a los de 1998, (que fueron de 203.262 millones), en un 5,6% y un 6,3% respectivamente. Por otra parte, los intereses financieros de la deuda fueron de 62.413 millones en 1999 y de 67.211 millones en 2000, inferiores al importe de 1998 (que fue de 77.800 millones), en un 19,1% y un 12,9% respectivamente. El efecto prorata del IVA supuso un gasto para RENFE de 9.160 millones en 1999 y de 9.731 millones en 2000, siendo cero en 1998, ejercicio en el que no era de aplicación la norma legal que ha obligado a RENFE a soportar el IVA correspondiente a los ingresos procedentes de subvenciones del Estado.

La mejora del resultado de RENFE antes de extraordinarios producida en 2000 respecto al año 1998 se debe, por tanto, principalmente a la mejora del margen de contribución que ha aportado 12.876 millones de pesetas y a la reducción de los intereses financieros que aportan 9.969 millones. Por otro lado, esa mejora en el resultado se ha visto minorada por la reducción de las subvenciones del Estado en 2000 respecto al año 1998 que fue de 12.912 millones y por el efecto IVA que supuso la minoración de 9.731 millones, por lo que la mejora neta en el resultado antes de extraordinarios ha sido de 1.573 millones.

Ello significa que la mejora del margen de contribución obtenida por RENFE se ha traducido en su casi totalidad en una reducción de las aportaciones del Esta-

do en forma de subvenciones de la explotación y, en mucha menor medida en una mejora del resultado antes de extraordinarios de RENFE. Conviene observar que la reducción de los gastos en concepto de intereses financieros se ha debido fundamentalmente a descensos en los tipos de interés, ya que la deuda financiera apenas ha variado, por lo que debe considerarse como de naturaleza transitoria. Más importante y estable es la mejora del margen de contribución basada en el crecimiento de los ingresos y en la relativa contención de los gastos. En el bienio del Contrato-Programa el crecimiento de los gastos de personal, aunque superior al previsto, ha estado relativamente frenado por las reducciones de la plantilla registrada por la aplicación del Plan de Recursos Humanos; pero en el futuro, dado que RENFE ya ha tenido muy importantes reducciones de plantilla en Contrato-Programa anteriores al de 1999-2000, difícilmente se podrá continuar con la estrategia seguida de reducir la plantilla en cuantías significativas sin perjudicar la calidad de los servicios o sin recurrir a la contratación externa de tareas y actividades desmenpadas ahora con medios propios de RENFE (lo que supondrá sustituir gastos de personal por gastos en servicios exteriores). Por ello, parece necesario promover un mayor control de los gastos de personal que han superado las previsiones establecidas para el bienio 1999-2000.

Los resultados del ejercicio de RENFE en 1999 y 2000 han sido de unos importes negativos de 32.664 y 28.973 millones de pesetas, peores en un 18,6% y un 13,4% respectivamente, a los registrados en 1998. Este empeoramiento de los resultados de los ejercicios de 1999 y 2000 se ha debido al aumento de los resultados extraordinarios negativos registrados en 1999 y 2000 en relación con los de 1998, que fue del 36,1% y el 80,7% respectivamente, siendo los importes de estas partidas en 1999 y 2000 de 2.796 y 5.052 millones.

A pesar de ese empeoramiento de los resultados del ejercicio éstos han sido mejores que los previstos en el Contrato-Programa en un 18,9% en 1999 y un 16,4% en 2000. La diferencia entre los resultados de los ejercicios de 1999 y 2000 y los previstos en el Contrato-Programa ha sido de 7.625 y 5.261 millones de pesetas. A esta diferencia se la denomina resultado de gestión del Contrato-Programa. Los resultados del ejercicio previstos en el eran de pérdidas de 40.289 millones en 1999 y pérdidas de 34.234 millones en 2000. En estas mismas cuantías se evaluaba la aportación realizada por el Estado en concepto de compensación de pérdidas bajo la forma de subvención de capital. Los importes positivos del resultado de gestión se han aplicado por RENFE en parte a reducir la deuda por cuenta del Estado y en parte a incrementar los fondos propios de RENFE (como se ha descrito de forma detallada en otro apartado de este Informe).

Si se considera el total de aportaciones del Estado, sumando las subvenciones de explotación y las de capital, resulta que los totales recibidos en 1999 y 2000 han

sido de 232.109 y 224.584 millones de pesetas, inferiores en un 2,5% y un 5,6%, a las realizadas en 1998 que fueron de 238.016 millones.

En resumen, aunque los resultados de los ejercicios de RENFE de 1999 y 2000 han sido peores que los obtenidos en 1998, debido principalmente a unos mayores resultados extraordinarios negativos, han permitido una sensible reducción de las aportaciones del Estado en esos ejercicios (lo que, a su vez, ha sido también otra de las causas de esos peores resultados).

Si se consideran las subvenciones devengadas por el Plan de Recursos Humanos, las aportaciones del Estado en 1999 y 2000 (de un total de 237.593 y 235.559 millones de pesetas) fueron inferiores a las de 1998 (que ascendieron a 248.142 millones) en un 4,2% y un 5%, respectivamente.

#### IV. CONCLUSIONES

##### Primera.

RENFE presenta un formato de cuenta de Pérdidas y Ganancias que difiere sustancialmente del modelo normalizado establecido en el Plan General de Contabilidad, lo que perjudica la transparencia y comprensión de las cuentas anuales de la Entidad.

##### Segunda.

El total del endeudamiento financiero que figuraba en el balance de RENFE a 31 de diciembre de 1999 era de 1.031.605 millones de pesetas, no estando incluido en ese importe las diferencias negativas de cambio existentes en las deudas en moneda extranjera que ascendían a un total de 109.978 millones.

A 31 de diciembre de 2000 el total del endeudamiento financiero de RENFE que figuraba registrado en su balance ascendía a 1.033.084 millones de pesetas, no estando incluidas en ese importe las cantidades correspondientes a las diferencias negativas de cambio existentes en deudas en moneda extranjera que ascendían a 107.877 millones.

Las diferencias negativas de cambio existentes a 31 de diciembre de 1999 y 31 de diciembre de 2000 son a cargo del Estado de acuerdo con la normativa que regula las relaciones con RENFE. Sin embargo, esas diferencias de cambio no figuraban incluidas en los importes de los saldos de la partida Estado deudor a largo plazo del activo del balance de RENFE que recoge la deuda del Estado con la Entidad. Los importes de la partida Estado deudor a largo plazo eran de 600.170 y 607.451 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1999 y 2000, respectivamente.

Comparando las cifras del endeudamiento financiero total de RENFE existentes a 31 de diciembre de 2000, al final del Contrato-Programa, con las existentes al inicio del mismo a 31 de diciembre de 1998, que eran de un importe de 1.104.303 millones de pesetas, se observa

que se ha producido un aumento del endeudamiento financiero total de RENFE de 36.658 millones; lo que representa un incremento del 3,2%.

##### Tercera.

A 31 de diciembre de 2000 la situación financiera de RENFE era poco consistente debido a la elevada cuantía de su endeudamiento financiero, que representaba un 60,7% del activo total, a la relativa escasez de su financiación propia, que suponía el 27,4% del activo, y a las pérdidas continuadas que viene registrando en los últimos ejercicios. Aunque el Estado viene cubriendo desde comienzos de los años 90 las pérdidas anuales de la Entidad con aportaciones de capital, manuales de una deuda con RENFE que alcanzaba los 730.000 millones de pesetas a 31 de diciembre de 2000. La deuda del Estado está originada en su mayor parte por déficits de explotación de RENFE que, de acuerdo con la normativa aplicable, eran a cargo del Estado pero que éste no ha financiado en el pasado y por otros compromisos que el Estado tiene con la Entidad, como el de soportar a su cargo las pérdidas por diferencias de cambio que se manifiestan en las deudas financieras de RENFE en moneda extranjera. La deuda del Estado con RENFE es la principal causa del elevado endeudamiento financiero de la Entidad y le genera además elevados costes financieros, compensados sólo de forma parcial por el Estado. Por otro lado, la cuantía de esa deuda muestra una tendencia creciente debido a que no todos los compromisos que el Estado tiene con RENFE son financiados por la Administración y en el Contrato-Programa no se han establecido medidas dirigidas a aliviar o solucionar esta cuestión.

##### Cuarta.

La deuda por cuenta del Estado, liquidada por la IGAE de acuerdo con lo establecido en el Contrato-Programa, a 1 de enero de 2001 se ha evaluado en la cifra de 605.482 millones de pesetas. En este importe no están incluidas las diferencias negativas de cambio no realizadas a cargo del Estado que ascendían a esa fecha a 107.877 millones. Del mismo modo, la deuda por cuenta del Estado a 1 de enero de 2000 liquidada por la IGAE se ha cifrado en 599.866 millones. Este importe no incluye las diferencias negativas de cambio no realizadas existentes a esa fecha y que ascendían a 109.978 millones.

Los procedimientos de valoración establecidos en el Contrato-Programa para calcular el coste asociado a la deuda por cuenta del Estado a compensar por éste dan lugar, por las razones que se indican en el texto del Informe, a que las aportaciones realizadas por el Estado para compensar los costes financieros de la deuda del Estado hayan sido inferiores a los incurridos y soportados efectivamente por RENFE. Además, el hecho de que el Estado, de acuerdo con el texto del Contrato-

Programa, no asuma las diferencias negativas de cambio producidas en los pagos de los intereses de las deudas en moneda extranjera da, asimismo, lugar a que RENFE se haga también cargo de otros costes financieros adicionales no soportados por el Estado. El conjunto de estos costes no compensados por el Estado supone una cantidad relevante en relación con las pérdidas de RENFE de esos ejercicios ya que representaba un porcentaje significativo de ellas.

Por otra parte, las diferencias entre el coste para RENFE de la deuda del Estado y las aportaciones realizadas por éste para compensar ese coste no son reconocidas como mayor deuda del Estado, siendo soportadas definitivamente por RENFE.

Además, en la determinación de los importes de la deuda por cuenta del Estado a 31 de diciembre de 1999 y 31 de diciembre de 2000, se han deducido de las cantidades que el Estado debía a RENFE los saldos acreedores que la Entidad mantenía con la Hacienda Pública por motivos fiscales (IVA y retenciones IRPF) por importes de 2.283 y 3.583 millones en 1999 y 2000, respectivamente. Esa minoración de la deuda del Estado con RENFE, que da lugar a menores aportaciones del Estado para compensar los costes financieros de su deuda, no resulta, por las razones expuestas en el Informe, procedente.

Los tipos medios efectivos de coste que resultan para el endeudamiento de RENFE soportados conjuntamente por la Entidad y el Estado son muy superiores a los tipos medios de rendimiento en la deuda pública española a 10 años y a los tipos medios de la deuda pública en circulación de los ejercicios, por lo que la cancelación de la deuda que tiene el Estado con RENFE y su sustitución por deuda pública podría en el futuro ser una fuente de ahorro de costes para RENFE y para el Estado. Si se considera exclusivamente la carga financiera soportada directamente por RENFE, los tipos medios resultantes sobre el endeudamiento medio resultan similares a los tipos de interés medio de la Deuda del Estado en circulación en 1999 y 2000.

##### Quinta.

Debido a errores en la contabilización de la cancelación de varios contratos de permuta financiera (SWAP) los resultados del ejercicio de 2000 aparecen infravalorados en un importe estimado de 3.547 millones de pesetas, reflejando unas pérdidas de 28.973 millones cuando su importe debiera ser de pérdidas de 25.426 millones.

##### Sexta.

RENFE ha cumplido en conjunto los objetivos establecidos en el Contrato-Programa, fijados en términos de pérdidas antes de aportaciones del Estado en 224.484 y 219.323 millones de pesetas para 1999 y 2000, minorando esas pérdidas previstas en 7.625 y 5.260 millones. Sin

combinado tenía desviaciones negativas del 17,8% en 1999 y del 57,5% en 2000 sobre las previsiones).

#### Novena.

Teniendo en cuenta las actividades que realiza la U.N. de Telecomunicaciones Comerciales, (creada en 1999 en base a lo previsto en el Contrato-Programa), que se concretan en el desarrollo y comercialización en régimen de libre competencia de la capacidad de fibra óptica disponible en RENFE, resulta cuestionable que dados los escasos recursos financieros con que cuenta RENFE para afrontar las necesarias inversiones de sustitución, mantenimiento y modernización del equipamiento e instalaciones correspondientes a las actividades de transporte ferroviario y gestión de la infraestructura que constituyen su objeto social, se dedique un volumen tan considerable como los 19.991 millones de pesetas invertidos en el bienio 1999-2000 en la U.N. de Telecomunicaciones, en perjuicio del desarrollo de las actividades que RENFE tiene encomendadas en su Estatuto. Por otra parte, puesto que RENFE para su normal funcionamiento viene necesitando de las ayudas del Estado, la aplicación de fondos procedentes en parte de los Presupuestos Generales del Estado a nuevas actividades en competencia con el sector privado puede infringir las normas sobre la libre competencia.

La actividad que realiza la U.N. de Telecomunicaciones comerciales está expresamente prohibida por el artículo 8 del Estatuto de RENFE aprobado por el R.D. 121/1994; pero la Entidad realiza esta actividad al amparo de la modificación introducida en el artículo 162 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social, que modificó el artículo 179.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Ley 16/1987 de 30 de julio) permitiendo a «las Administraciones públicas o sus Entes públicos» la instalación o aplicación de redes propias de telecomunicación, siempre que estén afectas al trabajo ferroviario o sean compatibles con el mismo. No obstante, la citada modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) no ha dado lugar a una modificación expresa del artículo 8 del Estatuto de RENFE.

#### Décima.

Al final del Contrato-Programa, a 31 de diciembre de 2000, RENFE todavía no disponía de una adecuada y completa separación contable entre las actividades encuadradas en las Unidades de Negocio de Administración de Infraestructura, Cercanías y Regionales y el resto de actividades que hiciera posible el cumplimiento de lo establecido al efecto en el Estatuto de la Entidad y en la directiva 91/440 del Consejo de la Unión Europea.

La separación contable existente es insuficiente por incompleta y sólo proporciona unas cuentas de resultados estimativas para esas Unidades de Negocio, al igual que para las restantes de RENFE, que por sí mismas no suponen garantía de que las ayudas estatales dirigidas a las Unidades de Negocio de Administración de Infraestructura, Cercanías y Regionales no se desvíen hacia las restantes actividades ni que el cálculo de las pérdidas de esas unidades, que se financian con las ayudas estatales, sea riguroso.

#### Undécima.

RENFE ha cumplido los objetivos de productividad y reducción de plantilla establecidos en el Contrato-Programa. Sin embargo, el logro del objetivo de productividad fijado en términos de los valores de 133,5 para 1999 y 140,8 para 2000 del ratio «Ingresos de clientes dividido por Gastos de personal» se ha conseguido, principalmente por vía del aumento de los ingresos y no tanto por la contención de los gastos de personal. Los ingresos de clientes han crecido el 3,9% en 1999 y el 9,4% en 2000 superando ampliamente las previsiones del Contrato-Programa que eran muy modestas. Los gastos de personal han aumentado un 1,8% en 1999 y un 3,4% en 2000, pese a las reducciones registradas en las plantillas medias del 2,6% y 2,3% respectivamente. Tanto los incrementos de los gastos de personal como la cuantía de la reducción de plantilla han superado ampliamente las previsiones del Contrato-Programa.

Los incrementos de gastos de personal se han debido a aumentos en las retribuciones por encima de las previsiones del Contrato-Programa y de las leyes de Presupuestos de 1999 y 2000. Los incrementos registrados en las retribuciones salariales medias por trabajador han sido del 4,4% en 1999 y del 5,7% en 2000. Aunque esos incrementos se deben en parte a diferencias entre los IPC previstos y los reales (1,8% y 2% frente al 2,9% y 4% en 1999 y 2000, respectivamente) y a mejoras en la productividad, dada su cuantía no parecen totalmente justificados.

Por otra parte, no existe constancia en RENFE del cumplimiento de lo previsto en el Contrato-Programa en cuanto a la autorización de la Comisión Interministerial de Retribuciones sobre las condiciones pactadas en el Convenio Colectivo ni de que las cuantías de las masas salariales de 1998 y 1999 fuesen informadas por el Ministerio de Economía y Hacienda.

El gasto contabilizado por RENFE con cargo a la deuda por cuenta del Estado por la aplicación del Plan de Recursos Humanos en el ejercicio del 2000 ascendió a la cifra de 10.975 millones de pesetas. Sin embargo, el coste efectivo, reajustado a finales del ejercicio por revisión de los tipos de interés aplicados a su cálculo, se vio minorado en un importe neto de 501 millones, que la Entidad registró como un resultado extraordinario de forma indebida, ya que debería haberse registrado como menor importe de la deuda por cuenta del

Estado. Ello supone que las pérdidas registradas por RENFE en el ejercicio del 2000 deberían haberse aumentado en el citado importe de 501 millones.

#### Decimosegunda.

La inversión realizada en las U.N. incluidas en la Administración de Infraestructura, que alcanzó en el bienio un importe de 60.375 millones, (inferior en un 12,2% a la prevista en el Contrato-Programa y también inferior a las amortizaciones producidas que fueron de 74.056 millones en el periodo) no cumple lo dispuesto en la cláusula 8 del Convenio de Gestión de la Infraestructura (integrante del Contrato-Programa) que establezca que las inversiones en esas U.N. deberán asegurar el mantenimiento de la capitalización de la red ferroviaria, minorada al resultar la inversión realizada sensiblemente inferior a las amortizaciones.

Sin embargo, el gasto total en inversiones efectuado por RENFE en el bienio correspondientes al Contrato-Programa, de 165.128 millones de pesetas, fue inferior en un 13,8% a la cantidad total máxima de 191.514 millones fijada en la cláusula 20 del Contrato-Programa, dando con ello cumplimiento a lo previsto en esta cláusula.

El bajo nivel de inversiones en inmovilizado material realizado por RENFE en el periodo del Contrato-Programa ha dado lugar a un creciente envejecimiento de su inmovilizado material, especialmente alto en las unidades de transporte de mercancías, Administración de Infraestructura y Regionales que, a medio plazo, puede tener como consecuencia el deterioro de la calidad del servicio, el incremento de los costes de mantenimiento y el aumento del riesgo de accidentes. Además, ese bajo nivel de inversiones hace más difícil la introducción de material de transporte moderno, con nuevas tecnologías que proporcionen una oferta de transporte ferroviario competitiva con los medios de transporte alternativos y de promover crecimientos en los ingresos de tráfico que podrían mejorar sustancialmente la cuenta de resultados de RENFE y su situación financiera; y también hace más difícil la mejora y modernización de la red básica. (En relación con lo expuesto por RENFE en sus alegaciones, conviene aclarar que las inversiones del Estado en los ejercicios fiscalizados, al no haberse producido su entrega a RENFE en esos ejercicios, no han dado lugar a aumentos de su inmovilizado material; pero, además, esas inversiones son ajenas a las previsiones del Contrato-Programa y del Convenio de Gestión de Infraestructura durante los ejercicios de 1999 y 2000, que han de entenderse establecidas como necesarias para el mantenimiento de la capitalización de la red precisa para su adecuado funcionamiento).

#### Decimotercera.

Los resultados de los ejercicios de 1999 y 2000 de RENFE han sido de pérdidas de 32.664 y 28.973 millo-

nes de pesetas, respectivamente, mejorando los objetivos del Contrato-Programa (que establecían las pérdidas en las cifras de 40.289 y 34.234 millones), en 7.625 millones en 1999 y 5.261 millones en 2000. Además, las aportaciones del Estado en 1999 y 2000, por importes totales de 232.109 y 224.584 millones, han sido inferiores a las del ejercicio en 1998 en un 2,5% y 5,6%, respectivamente. Sin embargo, esos resultados han sido peores que los obtenidos por RENFE en 1998 en un 18,6% en 1999 y en un 5,2% en el 2000 debido a los aumentos registrados en los resultados extraordinarios negativos y a las menores aportaciones del Estado. El aspecto más positivo de los resultados de RENFE es la mejora conseguida en el margen de contribución (concepto asimilable al resultado de explotación o resultado operativo, antes de subvenciones del Estado), cuyo importe negativo de 137.329 millones de pesetas en el año 2000 supone una reducción de las pérdidas de 1998 en un 9,4%. La mejora del margen de contribución ha sido debida principalmente al aumento de los ingresos por tráfico de viajeros y, en menor medida, a una relativa contención en el crecimiento de los gastos de explotación distintos a los de personal.

Los ingresos por tráfico de mercancías han mostrado en el año 2000 un descenso del 1,2% respecto a los obtenidos en 1998 y en el bienio han sido muy inferiores a las previsiones del Contrato-Programa.

5. Debería procederse a una total separación contable entre las unidades de negocio de Administración de Infraestructura, de Cercanías, Regionales y correspondientes al tráfico de mercancías de las restantes actividades de RENFE, redistribuyendo los activos, pasivos, créditos y débitos de RENFE de forma que las unidades segregadas puedan formular unas cuentas anuales individualizadas y separadas de las del resto de RENFE. Para dar cumplimiento a la Directiva 2001/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero 2001, esta actuación habría de producirse en el ejercicio de 2003.

Madrid, 26 de febrero de 2004.—El Presidente del Tribunal de Cuentas, **Ubaldo Nieto de Alba**.

#### V. RECOMENDACIONES

1. Deberían adoptarse las medidas oportunas para que RENFE se atenga a lo establecido en el Plan General de Contabilidad en cuanto al formato de presentación de su cuenta de Pérdidas y Ganancias.

2. Sería conveniente corregir la actual situación de debilidad de la estructura financiera de RENFE mediante la cancelación parcial o total de la deuda que el Estado mantiene con la Entidad, a través de aportaciones de fondos incluídas en los Contratos-Programa que en el futuro se concierten.

3. Las actuales compensaciones por intereses de la deuda con cargo a dotaciones presupuestarias deberían ampliarse hasta cubrir en su totalidad el coste financie-

### ANEXOS

#### ANEXO I BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 1998, 1999 Y 2000

En millones de pesetas

ACTIVO	31-12-1998	31-12-1999	31-12-2000
<b>INMOVILIZADO:</b>			
Inmovilizaciones inmateriales	933	980	845
Inmovilizaciones materiales	1.048.551	1.050.209	1.048.671
. Coste	2.052.827	2.122.697	2.188.619
. Amortizaciones y provisiones	(1.004.276)	(1.072.448)	(1.139.948)
Inmovilizaciones financieras	16.835	18.604	20.058
<b>TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>1.066.319</b>	<b>1.069.793</b>	<b>1.069.574</b>
<b>DEUDORES A LARGO PLAZO</b>			
Estado deudor a largo plazo	590.145	600.170	607.451
Organismos oficiales, tráficos	10.027	9.322	8.516
Comunidades Autónomas	4.550	5.967	6.229
Otros deudores a largo plazo	273	265	259
<b>TOTAL DEUDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>604.995</b>	<b>615.724</b>	<b>622.455</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>6.459</b>	<b>4.682</b>	<b>4.160</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE</b>			
Existencias	8.852	9.875	10.032
Estado deudor a corto plazo	5.000	8.591	5.000
Deudores	43.214	35.004	45.519
Administraciones Públicas	4.534	-	-
Intereses a cobrar de operaciones SWAP	12.287	15.220	11.048
Tesorería	224	563	1.337
Ajustes por periodificación	647	1.893	1.939
<b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>74.758</b>	<b>71.146</b>	<b>74.875</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.752.531</b>	<b>1.761.345</b>	<b>1.771.064</b>

PASIVO	31-12-1998	31-12-1999	31-12-2000
<b>FONDOS PROPIOS:</b>			
Aportación Patrimonial	576.172	576.249	576.117
Reservas	631	631	631
Aportación para compensación de pérdidas	283.967	324.709	358.898
Aportación para compensación de pérdidas anteriores al Contrato-Programa 1994-1998	12.440	12.440	12.440
Saneamiento del balance por adaptación a los nuevos principios	(180.020)	(180.020)	(180.020)
Resultados de ejercicios anteriores	(247.168)	(273.553)	(314.679)
Resultados del ejercicio	(27.548)	(32.664)	(28.973)
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>418.474</b>	<b>427.792</b>	<b>424.414</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>87.822</b>	<b>89.742</b>	<b>91.426</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>58.735</b>	<b>55.926</b>	<b>7.921</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>			
Deudas financieras	887.872	873.922	825.208
Proveedores a largo plazo	13.181	13.201	1.221
Otras deudas a largo plazo	9.608	9.808	10.150
<b>TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>910.661</b>	<b>896.931</b>	<b>836.579</b>
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>			
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	-	-	45.727
Deudas financieras	117.758	157.683	207.876
Intereses a corto plazo de deudas financieras	36.403	33.037	35.241
Proveedores	75.768	77.039	94.734
Administraciones Públicas	-	5.993	7.198
Acreedores	45.504	16.151	18.742
Ajustes por periodificación	1.406	1.051	1.206
<b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>276.839</b>	<b>290.954</b>	<b>410.724</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.752.531</b>	<b>1.761.345</b>	<b>1.771.064</b>

## ANEXO Nº 2

## RENFE

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1998, 1999 Y 2000  
(millones de pesetas)

	Ejercicio 1998	Ejercicio 1999	Ejercicio 2000
<b>INGRESOS:</b>			
Ingresos por tráfico (Nota 14)	178.265	188.220	197.958
Otros ingresos:			
- Alquileres, cánones y otros	15.475	19.079	29.135
- Beneficios por venta de inmovilizado	11.643	12.412	12.185
- Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas (Nota 3-ñ)	3.484	3.191	3.404
<b>Total ingresos comerciales</b>	<b>208.867</b>	<b>222.902</b>	<b>242.682</b>
Trabajos realizados por la empresa para su Inmovilizado y almacenes	3.150	3.570	4.271
Transformaciones de material para la venta (Nota 7)	5.886	202	1.478
	9.036	3.772	5.749
Subvenciones (Notas 6 y 15)			
- Por gestión de la infraestructura	121.216	120.513	120.598
- Por contratos de servicio público	49.135	38.988	39.575
- Por compensación de intereses	32.911	32.319	30.177
- Por Plan de Recursos Humanos	10.126	5.484	10.975
<b>Total Subvenciones</b>	<b>213.388</b>	<b>197.304</b>	<b>201.325</b>
<b>Total ingresos</b>	<b>431.291</b>	<b>423.978</b>	<b>449.756</b>
<b>GASTOS:</b>			
Gastos de personal (Nota 16)			
- Sueldos, salarios y otros	(163.323)	(166.343)	(172.137)
- Plan de Recursos Humanos	(10.126)	(5.484)	(10.975)
- Energía y combustible para tracción	(24.373)	(23.282)	(23.923)
- Energía, uso distinto de tracción	(3.572)	(3.627)	(3.891)
- Consumo de materiales	(16.587)	(16.774)	(16.267)
- Servicios del exterior y gastos diversos (nota 17)	(82.008)	(86.253)	(90.283)
- Variación de las provisiones	(806)	(169)	(212)
- Efecto prorata de IVA (Nota 13)	--	(9.160)	(9.731)
<b>Total gastos</b>	<b>(300.795)</b>	<b>(311.092)</b>	<b>(327.419)</b>
<b>Resultado antes de amortizaciones</b>	<b>130.496</b>	<b>112.886</b>	<b>122.337</b>
<b>AMORTIZACIONES</b>			
<b>PÉRDIDAS POR RETIROS DE INMOVILIZADO</b>	<b>(78.949)</b>	<b>(79.848)</b>	<b>(80.960)</b>
	<b>(1.848)</b>	<b>(2.299)</b>	<b>(1.352)</b>
<b>Resultado antes de intereses de financiación:</b>			
- Subvenciones de capital y resultados extraordinarios	49.699	30.739	40.025
<b>INTERESES DE FINANCIACIÓN (Nota 18)</b>	<b>(79.725)</b>	<b>(64.985)</b>	<b>(69.957)</b>
<b>SUBVENCIONES DE CAPITAL</b>	<b>4.532</b>	<b>6.378</b>	<b>6.011</b>
<b>Resultado antes de extraordinarios</b>	<b>(25.494)</b>	<b>(29.868)</b>	<b>(23.921)</b>
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS DEL EJERCICIO (Nota 19)</b>	<b>(2.054)</b>	<b>(2.796)</b>	<b>(5.052)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>(27.548)</b>	<b>(32.664)</b>	<b>(28.973)</b>

## ANEXO Nº 3

## CUENTA DE RESULTADOS RENFE

## PREVISTA EN EL CONTRATO PROGRAMA 1999-2000

Millones de pesetas	1999	2000	TOTAL
Ingresos de Tráfico	186.162	196.148	382.310
Ingresos Comerciales	30.193	33.826	64.019
- Operaciones inmobiliarias	10.806	10.682	21.488
- Alquileres y cánones	11.354	15.090	26.443
- Otros ingresos	8.033	8.054	16.088
Convenios específicos con CC.AA	3.373	3.746	7.119
<b>Total ingresos clientes</b>	<b>219.728</b>	<b>233.720</b>	<b>453.448</b>
Ingresos a distribuir	4.162	4.181	8.343
Trabajos para Inmovilizado y Almacenes	3.826	3.955	7.781
Aportaciones del Estado para:			0
- Administración de la Infraestructura	120.513	120.598	241.111
- Cercanías	30.544	32.039	62.584
- Regionales	8.444	7.536	15.980
- Deuda del Estado y ajuste de intereses (cl 7.)	32.319	30.177	62.496
- Subvención devengada Plan RR.HH.	5.360	4.187	9.547
<b>Total Ingresos</b>	<b>424.896</b>	<b>436.394</b>	<b>861.290</b>
Personal	164.598	165.972	330.570
Dotación Plan de RR.HH.	5.360	4.187	9.547
Energía	25.046	25.081	50.127
Materiales y Servicios	107.982	111.612	219.594
Variación de provisiones	578	478	1.056
Amortizaciones	81.930	85.606	167.536
Valores Residuales	2.117	1.835	3.952
Gastos financieros circulante	2.694	2.779	5.473
<b>Intereses financieros</b>	<b>64.510</b>	<b>62.870</b>	<b>127.380</b>
<b>Total gastos</b>	<b>454.815</b>	<b>460.420</b>	<b>915.235</b>
<b>RESULTADO</b>	<b>(29.919)</b>	<b>(24.026)</b>	<b>(53.945)</b>
Efecto I.V.A	(10.370)	(10.208)	(20.578)
Compensación de pérdidas	40.289	34.234	74.523
<b>RESULTADOS DE GESTION</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

## ANEXO Nº5

## CUADRO4: HIPÓTESIS BÁSICAS DEL CONTRATO-PROGRAMA

Conceptos	1999	2000
- IPC diciembre s/diciembre (Base 1999 = 100)	100,0	102,0
- Tipo de interés de cálculo (%)	5,48	5,39
- Tipo de interés estándar UN' <sub>s</sub>	6,0	6,0
- Evolución del PIB	3,8	3,7

## ANEXO Nº 4

## RENFE: ESTADO DE ORIGEN Y APLICACION DE FONDOS

Conceptos	1999	2000
(Millones de pesetas)		
<b>ORIGENES</b>		
Subvención de explotación	126.081	117.913
Subvención de capital	106.028	106.674
Financiación ajena (refinanciación)	68.909	74.272
Variación de circulante	(1.723)	1.719
<b>TOTAL ORIGENES</b>	<b>299.295</b>	<b>300.578</b>
<b>APLICACIONES</b>		
Cercanías	30.544	32.039
Regionales	8.444	7.536
Resto Unidades de Negocio	40.289	34.234
Convenio Administración de Infraestructura	120.513	120.598
Gastos financieros deuda del Estado	32.319	30.177
Inversiones-Amortizaciones	(1.723)	1.722
Devolución créditos L.P. (dif. cambios)	7.529	8.455
Devolución créditos L.P. (refinanciaciones)	61.380	65.817
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>299.295</b>	<b>300.578</b>

## NOTA:

No incluye pagos por complemento de pensiones, prejubilaciones, etc.  
Sólo incluye la inversión básica financiada por RENFE.





## ANEXO N°8

## CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE. EJERCICIO 2000

Fuente: IGAE

(En millones de pesetas)

	CERC.	REG.	AVE	GL	CAR	COMB	MIT	EST	PAT	TEL	MIN A	MIN C	DPCI	CIR	SUBTO	TRA	SIN	CORP	TOTAL
<b>INGRESOS</b>																			
De tráfico	44.227	15.545	29.280	55.303	33.944	19.659									197.958				197.958
Comerciales	1.455	38	206	1.428	1.378	373	2.254	5.710	14.321	8.451	193	2.530	939	162	39.438	19	63	3.278	42.798
Convenios CC.AA.	127	2.783										295		199	3.404				3.404
Subtotal de clientes	45.809	18.366	29.486	56.731	35.322	20.032	2.254	5.710	14.321	8.451	193	2.825	939	361	240.800	19	63	3.278	244.160
A distribuir	133		88	2	29	2	3	273	11		1.558	3.880		22	6.001			10	6.011
Trabajos inmov. y alm.			37	1	6	4	1.894					1.561	251	4	3.758			513	4.271
INGRESOS PROPIOS	45.942	18.366	29.611	56.734	35.357	20.038	4.151	5.983	14.332	8.451	1.751	8.266	1.190	387	250.559	19	576	3.288	254.442
De transferencia	2.119	917	1.064	1.172	3.028	912	39.600	13.753	191		10	1.981		1.144	65.890	22.911	5.376	3.733	97.911
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>48.061</b>	<b>19.283</b>	<b>30.675</b>	<b>57.906</b>	<b>38.385</b>	<b>20.950</b>	<b>43.751</b>	<b>19.736</b>	<b>14.523</b>	<b>8.451</b>	<b>1.761</b>	<b>10.247</b>	<b>1.190</b>	<b>1.531</b>	<b>316.449</b>	<b>22.930</b>	<b>5.952</b>	<b>7.021</b>	<b>352.353</b>
<b>GASTOS</b>																			
Personal	21.683	8.620	1.849	12.930	19.744	8.960	23.413	10.591	1.620	30	343	25.540	1.838	22.325	159.486	274	2.123	10.254	172.137
Energía			1.303												1.303	22.620			23.923
Materiales y servicios	9.699	1.917	11.296	20.299	3.130	4.261	16.837	4.635	1.616	481	5.013	14.447	485	1.526	95.642	40	2.790	11.969	110.441
Variación provisiones			46	166											212				212
Amortizaciones	14.881	3.327	3.558	8.069	4.818	2.537	1.722	2.402	552	959	6.567	30.187		555	80.134	31	410	385	80.960
Valores residuales	90	31		61	16	5	224	16	242		66	591		9	1.351	1			1.352
Intereses circulante	79	203	55	84	465	207	452	57	387	97	94	267	52	13	2.512				234
GASTOS PROPIOS	46.432	14.098	18.107	41.609	28.173	15.970	42.648	17.701	4.417	1.567	12.083	71.032	2.375	24.428	340.640	22.966	5.323	22.842	391.771
De transferencia	21.470	11.454	4.189	21.125	18.953	8.876	1.050	1.770	149	1.811	448	1.624	71	1.690	94.680	35	121	3.074	97.911
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>67.902</b>	<b>25.552</b>	<b>22.296</b>	<b>62.734</b>	<b>47.126</b>	<b>24.846</b>	<b>43.698</b>	<b>19.471</b>	<b>4.566</b>	<b>3.378</b>	<b>12.531</b>	<b>72.656</b>	<b>2.446</b>	<b>26.118</b>	<b>435.320</b>	<b>23.001</b>	<b>5.444</b>	<b>25.916</b>	<b>489.682</b>
SALDO CONTRIBUCIÓN	-19.841	-6.270	8.379	-4.828	-8.741	-3.896	52	265	9.957	5.073	-10.770	-62.409	-1.256	-24.587	-118.870	-72	508	-18.895	-137.329
Comunes por distribución	2.798	977	891	2.607	1.959	1.000	1.691	760	273	163	562	3.147	114	982	17.923				
Intereses estructurales	6.087	287	1.186	3.449	1.894	644	434	619	2.057	1.064	2.319	11.137	584	-124	31.637	29	90	545	32.301
Resultados extraordinarios	127	57	-43	-2.636	-2.692	-913	-504	27	-598	130	7	710	18	59	-6.251	10	269	920	-5.052
<b>RESULTADO</b>	<b>-28.599</b>	<b>-7.476</b>	<b>6.258</b>	<b>-13.519</b>	<b>-15.286</b>	<b>-6.452</b>	<b>-2.576</b>	<b>-1.087</b>	<b>7.029</b>	<b>3.975</b>	<b>-13.644</b>	<b>-75.983</b>	<b>-1.936</b>	<b>-25.386</b>	<b>-174.682</b>	<b>-91</b>	<b>687</b>	<b>-18.520</b>	<b>-174.682</b>
Intereses deuda Estado y ajuste																			34.910
Efecto IVA																			9.731
<b>RESULTADO RENFE</b>																			<b>-219.323</b>

## CUADRO N° 1

DATOS BASICOS: FINANCIACION Y ENDEUDAMIENTO  
ESTRUCTURA FINANCIERA

Millones de pesetas

CONCEPTOS	1998	1999	2000	% 1998	% 1999	% 2000
<b>ACTIVO</b>						
INMOVILIZADO	1.066.319	1.069.793	1.069.574	60,8	60,8	60,4
ESTADOS Y ORGANISMOS OFICIALES DEUDORES A L/P	604.995	615.724	622.455	34,5	35,0	35,1
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	6.459	4.682	4.160	0,4	0,3	0,2
<b>TOTAL ACTIVO FIJO</b>	<b>1.677.773</b>	<b>1.690.199</b>	<b>1.696.189</b>	<b>95,7</b>	<b>96,0</b>	<b>95,8</b>
ACTIVO CIRCULANTE	74.758	71.146	74.875	4,3	4,0	4,2
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.752.531</b>	<b>1.761.345</b>	<b>1.771.064</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>PASIVO</b>						
FONDOS PROPIOS	418.474	427.792	424.414	23,8	24,3	24,0
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	87.822	89.742	91.426	5,0	5,1	5,1
PROVISIÓN PARA RIESGOS Y GASTOS A L/P	58.735	55.926	7.921	3,3	3,2	0,4
ACREEDORES A LARGO PLAZO	910.661	896.931	836.579	52,0	50,9	47,3
FINANCIACIÓN PERMANENTE	1.475.692	1.470.391	1.360.340	84,2	83,3	76,8
ACREEDORES A CORTO PLAZO	276.839	290.954	410.724	15,8	16,5	23,2
. Deudas financieras a corto plazo	117.758	157.683	207.876			
. Resto pasivo circulante	159.081	133.271	202.848			
<b>PRO. MEMORIA:</b>						
DEUDA FINANCIERA CONTABLE	1.005.630	1.031.605	1.033.084	57,4	58,6	58,3
(1) Diferencias cambio no realizadas	98.673	109.978	107.877	5,3	5,9	5,7
(1) DEUDA FINANCIERA REAL	1.104.303	1.141.583	1.140.961	59,6	61,0	60,7
<b>TOTAL ACTIVO REAL</b>	<b>1.851.204</b>	<b>1.871.323</b>	<b>1.878.941</b>			
(1) FINANCIACIÓN PROPIA (FFPP+ ING. A DISTRIBUIR)	506.296	517.534	515.840	27,3	27,8	27,4
DEUDA ESTADO Y ORG. OFICIALES REAL A LARGO PLAZO	703.668	725.708	730.332	38,0	38,8	38,9

(1) Porcentajes calculados sobre total activo real

CUADRO Nº2  
CUADRO DE FINANCIACIÓN DEL BIENIO 1999-2000

En millones de pesetas

APLICACIONES	TOTAL DEL BIENIO 1999-2000	ORIGENES	TOTAL BIENIO 1999-2000
ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO: Inmovilizaciones inmateriales Inmovilizaciones materiales y en curso Inmovilizaciones financieras	924 170.472 3.941 175.337	• RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES • APORTACIONES DEL CAPITAL DEL ESTADO NETAS DEL AUMENTO DE ESTADO DEUDOR A LARGO PLAZO Y OTROS COBROS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	92.244 46.933
REDUCCIÓN DEUDA A LARGO PLAZO POR CANCELACIÓN O TRASPASO A DEUDA A CORTO PLAZO	74.746	• TRASPASO A C/P DE ESTADO DEUDOR A L/P	10.000
INCREMENTO DE GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.358	• ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES Y CANCELACIÓN INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	26.359
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A LARGO PLAZO	72.778	• AUMENTO DE INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	14.915
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>324.219</b>	<b>TOTAL ORIGENES</b>	<b>190.451</b>
		EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORIGENES (DISMINUCIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE)	133.768
<b>VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE</b>	<b>(Bienio 1999-2000)</b>		
	<b>Aumentos</b>	<b>Disminuciones</b>	
EXISTENCIAS	1.180	--	
DEUDORES Y ESTADO DEUDOR A CORTO PLAZO	2.305	--	
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, DEUDOR	--	4.534	
INTERES A C/P E INTERESES A COBRAR SWAP (neto)	--	77	
TESORERÍA Y AJUSTES	2.405	--	
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A C/P	--	45.727	
DEUDAS FINANCIERAS A CORTO PLAZO	--	102.742	
PROVEEDORES Y ACREEDORES	13.422	--	
<b>TOTAL</b>	<b>19.312</b>	<b>153.080</b>	
<b>VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE</b>			<b>133.768</b>

CUADRO Nº3

## ESTADO DEUDOR A LARGO Y CORTO PLAZO

CONCEPTOS	1999				2000	
	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
	SITUAC. TRANS. FINANCIACIÓN	490.094	--	490.094	490.094	--
COMP.DIF.NEGATIVAS DE CAMBIO	53.756	--	53.756	56.299	--	56.299
SUBV. A LA EXPLOTACIÓN	25.335	3.591	28.926	24.453	--	24.453
SUBV. PLAN RRHH.	22.117	5.000	27.117	27.737	5.000	32.737
SUBV. INCENTIVO TRAFICO MERC.	8.868	--	8.868	8.868	--	8.868
<b>TOTAL</b>	<b>600.170</b>	<b>8.591</b>	<b>608.761</b>	<b>607.451</b>	<b>5.000</b>	<b>612.451</b>
<b>SITUACIONES TRANSITORIAS DE FINANCIACIÓN</b>						
	<b>1999</b>		<b>2000</b>			
DEUDA DEFICITS ANTERIORES A 1994	477.654		477.654			
COMPENSACION CONTRATO-PROGRAMA	12.440		12.440			
PERDIDAS ANTERIORES A 1994	490.094		490.094			
<b>TOTAL</b>	<b>490.094</b>		<b>490.094</b>			
<b>COMPENSACIÓN DE DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO</b>						
SALDO INICIAL	45.831		53.756			
DIFERENCIAS CAMBIO EJERCICIO	7.925		10.168			
APLICACIÓN DEL SUP. GESTION DE 1999	--		(7.625)			
<b>SALDO FINAL</b>	<b>53.756</b>		<b>56.299</b>			
<b>SUBVENCIONES A LA EXPLOTACIÓN</b>						
SALDO INICIAL	23.719		28.926			
SUBVENCIONES DEL EJERCICIO	30.544		32.039			
• Por C.S.P. Cercanías	8.444		7.536			
• Por C.S.P. Regionales	120.513		120.598			
• Por Gestión Infraestructura	40.289		34.234			
• Por compensación Pérdidas	32.319		30.177			
• Compensación Intereses	1.616		(882)			
DIFERENCIA DE APORTACIÓN C.P.1997 Y 1998	257.444		252.628			
<b>TOTAL</b>	<b>(198.518)</b>		<b>(228.175)</b>			
CONSIGNACIONES EJERCICIO COBRADAS	(30.000)		--			
<b>ANTICIPO GESTIÓN INFRAESTRUCTURA 1998</b>	<b>28.926</b>		<b>24.453</b>			
<b>SALDO FINAL</b>	<b>27.117</b>		<b>32.737</b>			
<b>SUBVENCION PLAN RECURSOS HUMANOS</b>						
SALDO INICIAL	26.633		27.117			
PLAN REESTRUCTURACIÓN EJERCICIO	5.484		10.975			
CONSIGNACIONES COBRADAS EJERCICIO	(5.000)		(5.000)			
DIF.APORTACION LIQUI. C/P 1998	(355)		--			
<b>SALDO FINAL A 31/12</b>	<b>27.117</b>		<b>32.737</b>			

En millones de pesetas

## CUADRO Nº 5

RESULTADOS DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE  
O AGRUPACIONES DE UN's CONSIDERADAS  
EN EL CONTRATO – PROGRAMA

Fuente: IGAE

Millones de pesetas

CONCEPTOS	millones de pesetas	
	1999	2000
Saldo inicial de la deuda del Estado	600.158	599.866
Aportaciones del Estado del ejercicio	232.109	224.584
Pagos del Plan de Recursos Humanos	6.965	10.281
Diferencias de cambio realizadas	7.925	10.168
Aportaciones Estado cobradas en el ejercicio	(233.518)	(233.175)
Variación de la deuda de Organismos Oficiales	(6.148)	(982)
Deuda del Estado a 31 de diciembre	<b>607.491</b>	<b>610.742</b>
Aplicación del superávit de gestión del ejercicio	(7.625)	(5.260)
Deuda del Estado a 1 de enero ejercicio siguiente	<b>599.866</b>	<b>605.482</b>

CONCEPTOS	EJERCICIO 1999			EJERCICIO 2000		
	OBJETIVOS C-P PÉRDIDAS A	RESULTADOS GESTIÓN PÉRDIDAS B	DIFERENCIA C = A - B	OBJETIVOS C-P PÉRDIDAS D	RESULTADOS GESTIÓN PÉRDIDAS E	DIFERENCIA F = D - E
	UN. CERCANIAS	30.544	29.181	1.363	32.309	28.599
UN. REGIONALES	8.444	8.200	245	7.536	7.476	60
UN. AVE	(3.546)	(4.386)	840	(4.393)	(6.258)	1.865
Plan Viabilidad	38.356	42.786	(4.430)	34.570	37.833	(3.263)
TÍTULO VIII	(4.891)	(7.854)	2.963	(6.152)	(9.917)	3.765
Admón. Infraest.	120.513	117.429	3.083	120.598	116.949	3.649
<b>SUBTOTAL</b>	<b>189.420</b>	<b>185.356</b>	<b>4.064</b>	<b>184.198</b>	<b>174.682</b>	<b>9.516</b>
Intereses Deuda del Estado y Ajuste	32.319	29.968	2.351	30.177	34.910	(4.733)
Pérdidas IVA	10.370	9.160	1.210	10.208	9.731	477
<b>TOTAL</b>	<b>232.109</b>	<b>224.484</b>	<b>7.625</b>	<b>224.583</b>	<b>219.323</b>	<b>5.260</b>

**Nota:** En estas cifras de resultados no se incluyen los costes del Plan de RR. HH. que ascendieron en 1999 a 5.484 millones de pesetas y a 10.975 millones en 2000.

## CUADRO Nº 4

## EVOLUCIÓN DE LA DEUDA POR CUENTA DEL ESTADO

## CUADRO Nº 6

SALDOS DE CONTRIBUCIÓN DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE  
EJERCICIOS DE 1998, 1999 Y 2000

(En millones de pesetas)

Conceptos U.N.'s	Real 98	Presupuesto 99	Contrato-Programa 99	Real 99	Diferencia en % Real 99/98	Diferencia Real 99/CP
Cercanías	-22.182	-22.625	-21.442	-20.423	7,9	4,7
Regionales	-5.325	-6.563	-7.179	-6.858	-28,8	4,5
AVE	N/C	N/C	5.995	6.726	N/C	12,2
P.VIABILIDAD	N/C	N/C	-23.228	-21.715	N/C	6,5
ADM.INFRST.	-100.246	-99.604	-100.426	-99.937	0,3	0,5
TÍTULO VIII	N/C	N/C	9.132	12.455	N/C	36,4
<b>TOTAL RENFE</b>	<b>-151.576</b>	<b>-158.697</b>	<b>N/D</b>	<b>-150.115</b>	<b>1,0</b>	<b>N/D</b>

  

Conceptos U.N.'s	Pto. 2000	C.P. 2000	Real 2000	2000/99 Real	Diferencia Real 2000/C.P.
Cercanías	-22.272	-22.452	-19.481	4,6	13,2
Regionales	-6.103	-6.120	-6.270	8,6	-2,4
AVE	7.143	6.871	8.379	24,6	21,9
PLAN VIABILIDAD	-17.695	-19.421	-17.413	19,8	10,3
ADMÓN. INFRASTRUCT.	-100.942	-101.141	-99.022	0,9	2,1
TÍTULO VIII	11.539	11.035	15.295	22,8	38,6
<b>TOTAL RENFE</b>	<b>N/D</b>	<b>N/D</b>	<b>-137.329</b>	<b>8,5</b>	<b>N/D</b>

**Notas**

N/C Dato no comparable

N/D Dato no disponible

## CUADRO Nº 7

RENFEGASTOS EN INVERSIONES EN 1999 Y 2000 Y  
PREVISIONES DEL CONTRATO – PROGRAMA

En millones de pesetas

UNIDAD DE NEGOCIO	GASTO EN INVERSIONES			PREVISIONES CONTRATO PROGRAMA			DIFERENCIAS (3)=(1)-(2)	
	1999	2000	(1) TOTAL	1999	2000	(2) TOTAL	En valor absoluto	En %
CERCANIAS	22.119	14.631	36.750	21.431	16.765	38.196	(1.446)	(3,8)
REGIONALES	1.960	1.660	3.620	2.324	5.197	7.521	(3.901)	(51,9)
A.V.E.	413	110	523	1.070	1.528	2.598	(2.075)	(79,9)
PLAN VIABILIDAD	10.004	17.450	27.454	14.289	25.308	39.597	(12.143)	(30,7)
Grandes Líneas	5.641	8.271	13.912	6.529	11.195	17.724	(3.812)	(21,5)
Cargas	1.759	4.988	6.747	3.845	7.712	11.557	(4.810)	(41,6)
Transp. Combinado	365	2.264	2.629	924	4.487	5.411	(2.782)	(51,4)
M. Integral Trenes	2.239	1.927	4.166	2.991	1.914	4.905	(739)	(15,1)
TÍTULO VIII	18.620	11.689	30.309	19.359	7.624	26.983	3.326	12,3
Tel. Comerciales	14.069	5.922	19.991	13.499	2.425	15.924	4.067	25,5
Estaciones Com.	2.074	2.753	4.827	2.649	1.997	4.646	181	3,9
Patrimonio	2.477	3.014	5.491	3.211	3.202	6.413	(922)	(14,4)
ADM. INFRAESTRUCTURA	24.248	36.487	60.735	23.485	45.668	69.153	(8.418)	(12,2)
Mant. Infraestructura	18.036	20.974		21.247	41.438	62.685		
Circulación	1.763	2.128		2.238	4.230	6.468		
D. Proyectos y Coord. Inversiones	4.449	13.385		--	--	--		
CORPORATIVOS Y OTROS	3.410	2.330	5.740	4.619	2.847	7.466	(1.726)	(23,1)
<b>TOTALES</b>	<b>80.771</b>	<b>84.357</b>	<b>165.128</b>	<b>86.577</b>	<b>104.937</b>	<b>191.514</b>	<b>(26.386)</b>	<b>(13,8)</b>

**CUADRO Nº 8**  
**CUENTA DE RESULTADOS RENFE.- EVOLUCIÓN 1998-2000 COMPARACIÓN CON OBJETIVOS CONTRATO-PROGRAMA**

En millones de pesetas

CONCEPTOS	1998	1999	2000	VARIACIÓN % REAL 99/ REAL 98	VARIACIÓN % REAL 2000/ REAL 99	VARIACIÓN % REAL 2000 /REAL 98	Desviación respecto C-P	
							REAL 99/ C-P 99	REAL 2000 C-P 2000
Ingresos de Tráfico	178.265	188.220	197.958	5,5	5,1	11,0	1,1	0,9
Ingresos comerciales	33.004	31.693	42.798	-4,0	35,0	29,7	5,0	26,5
Convenios con CC.AA.	3.484	3.191	3.404	-8,4	6,7	-2,3	-5,4	-9,1
<b>TOTAL Ingresos de clientes</b>	<b>214.753</b>	<b>223.104</b>	<b>244.160</b>	<b>3,8</b>	<b>9,4</b>	<b>13,6</b>	<b>1,5</b>	<b>4,5</b>
Ingresos a distribuir	4.532	4.378	6.011	-3,4	37,3	32,6	5,2	43,8
Trabajos para Inmovilizados y Almacenes	3.150	3.570	4.271	13,3	19,6	35,6	-6,7	8,0
<b>TOTAL INGRESOS PROPIOS</b>	<b>222.435</b>	<b>231.052</b>	<b>254.442</b>	<b>3,7</b>	<b>9,1</b>	<b>14,3</b>	<b>1,7</b>	<b>4,0</b>
Personal	166.323	166.343	172.137	1,8	3,4	5,3	1,1	3,7
Plan Recursos Humanos	10.126	5.484	10.975	-45,8	100,1	8,4	2,3	162,1
Energía	24.373	23.282	23.923	-4,4	2,7	-1,8	-7,0	-4,6
Materiales y Servicios	102.167	106.654	110.441	4,3	3,5	8,0	-1,2	-1,0
Variación provisiones	806	169	212	-79,0	25,4	-73,7	-70,8	-55,6
Amortizaciones	78.949	79.848	80.960	1,1	1,4	2,5	-2,5	-5,4
Valores Residuales	1.848	2.299	1.352	24,4	-41,2	-26,8	8,6	-26,3
Gastos Financieros circulante	2.545	2.572	2.746	1,1	6,2	7,9	-4,5	-1,2
<b>TOTAL Gastos Propios (1)</b>	<b>374.011</b>	<b>381.167</b>	<b>391.771</b>	<b>1,9</b>	<b>2,8</b>	<b>4,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,4</b>
<b>MARGEN DE CONTRIBUCIÓN</b>	<b>-151.576</b>	<b>-150.115</b>	<b>-137.329</b>	<b>0,9</b>	<b>8,5</b>	<b>9,4</b>	<b>4,8</b>	<b>6,7</b>
Total Intereses Financieros (Deuda Estado y Estructurales)	77.180	62.413	67.211	-19,1	7,6	-12,9	-3,3	6,9
Efecto prorata de IVA	--	-9.160	-9.731	--	6,2	--	-11,7	4,7
<b>TOTAL Aportaciones del Estado para:</b>	<b>203.262</b>	<b>191.820</b>	<b>190.350</b>	<b>-5,6</b>	<b>-0,8</b>	<b>-6,3</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
• Administración de Infraestructura	121.216	120.513	120.598	-0,6	0,1	-0,5	--	--
• Cercanías	41.536	30.544	32.039	-26,5	4,9	-22,9	--	--
• Regionales	7.599	8.444	7.536	11,1	-10,8	-0,8	--	--
• Deuda Estado y ajustes	32.911	32.319	30.177	-1,8	-6,6	-8,3	--	--

**CUADRO Nº 8**  
**CUENTA DE RESULTADOS RENFE.- EVOLUCIÓN 1998-2000 COMPARACIÓN CON OBJETIVOS CONTRATO-PROGRAMA**

En millones de pesetas

CONCEPTOS	1998	1999	2000	VARIACIÓN % REAL 99/ REAL 98	VARIACIÓN % REAL 2000/ REAL 99	VARIACIÓN % REAL 2000 /REAL 98	Desviación respecto C-P	
							REAL 99/ C-P 99	REAL 2000 C-P 2000
Subvenciones devengadas Plan RR.HH.	10.126	5.484	10.975	-45,8	100,1	8,4	2,3	162,1
Resultado antes de extraordinarios	-25.494	-29.868	-23.921	-17,1	19,9	6,2	N/S	N/S
Resultados Extraordinarios	-2.054	-2.796	-5.052	36,1	-80,7	-145,9	N/D	N/D
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-27.548</b>	<b>-32.664</b>	<b>-28.973</b>	<b>-18,6</b>	<b>11,3</b>	<b>-5,2</b>	<b>18,9</b>	<b>16,4</b>
Compensación de Pérdidas	34.754	40.289	34.234	15,9	-15,0	-1,5	--	--
<b>RESULTADO DE GESTIÓN</b>	<b>7.206</b>	<b>7.625</b>	<b>5.261</b>	<b>5,8</b>	<b>-31,0</b>	<b>-22,0</b>	<b>N/S</b>	<b>N/S</b>
<b>Aport. Estado (Explotación + Capital)</b>	<b>238.016</b>	<b>232.109</b>	<b>224.584</b>	<b>-2,5</b>	<b>-3,2</b>	<b>-5,6</b>		

**Notas**

(1) No se incluyen los gastos del Plan de Recursos Humanos