

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

PROGRAMA DE EMISIÓN DE PAGARES

500.000.000 EUROS

(equivalentes a 83.193.000.000 pesetas)

Ampliable a 700.000.000 euros

(equivalentes a 116.470.200.000 pesetas)

(Registrado en la C.N.M.V. con fecha 30 de Marzo 1999)

PAGARES DE ELEVADA LIQUIDEZ

FOLLETO INFORMATIVO COMPLETO

MARZO 1999

INDICE

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

CAPITULO II LA OFERTA PUBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA

CAPITULO III INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL SOBRE LA ENTIDAD EMISORA

CAPITULO V INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

ANEXOS

ANEXO I CERTIFICADO DE ACUERDO DE CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ANEXO II VALOR EFECTIVO DE UN PAGARE DE 5.000 EUROS NOMINALES

ANEXO III VALOR EFECTIVO DE UN PAGARE DE 5.000 EUROS NOMINALES CEDIDOS AL INVERSOR. PAGARES EMITIDOS A PLAZO DE 12 MESES

ANEXO IV VALOR EFECTIVO DE UN PAGARE DE 5.000 EUROS NOMINALES CEDIDOS AL INVERSOR. PAGARES EMITIDOS A PLAZO DE 18 MESES (MÁXIMO 548 DÍAS)

ANEXO V DATOS SOBRE LA CONTRATACIÓN DE LOS TÍTULOS ADMITIDOS A NEGOCIACIÓN EN ALGÚN MERCADO SECUNDARIO ORGANIZADO

ANEXO VI INSCRIPCIÓN EN LOS REGISTROS OFICIALES DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

CAPITULO I

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

CAPITULO I

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

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

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

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

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

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

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

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

I.2. Organismos supervisores.

El presente folleto completo ha sido inscrito en los Registros Oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores el 30 de marzo de 1999.

El presente folleto estará a disposición del público de forma gratuita en la Dirección de Finanzas de RENFE, Avda. Pío XII nº 97 - 28036 Madrid y en las Entidades Delegadas de RENFE.

I.2.1. La verificación positiva y el consiguiente registro del folleto por la Comisión Nacional del Mercado de Valores, no implica recomendación de suscripción de los valores, ni pronunciamiento en sentido alguno sobre la solvencia de la entidad emisora o la rentabilidad o la calidad de los valores ofrecidos.

- I.3.** De acuerdo con el art. 7.2 apartado a) del Real Decreto 291/1991, de 27 de marzo, sobre emisiones y ofertas públicas de venta de valores, RENFE no está sujeta al requisito de verificación y registro por la Comisión Nacional del Mercado de Valores de los informes de auditoría y de las cuentas anuales. No obstante, los informes de auditoría de cuentas de los años 1995, 1996 y 1997, realizados por la firma Arthur Andersen y Cía., han sido remitidos a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Del informe de Auditoría de 1997, se transcribe a continuación la opinión de los auditores.

A la fecha de inscripción de este folleto están pendientes de liquidación por la Intervención General de la Administración del Estado, de acuerdo con las competencias que le confiere el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, los Presupuestos del año 1997. Los Presupuestos correspondientes al año 1998 están pendientes del cierre contable definitivo y de su aprobación por el Consejo de Administración de RENFE.

En el capítulo V se exponen los presupuestos de RENFE para el año 1999.

**INFORME DE AUDITORIA DE LAS CUENTAS ANUALES
AÑO 1997**

CAPITULO II

LA OFERTA PUBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA

CAPITULO II

LA OFERTA PUBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA

II.1 Acuerdos Sociales

II.1.1. El Programa de Emisión de Pagarés de Empresa a que se refiere este folleto se efectúa al amparo del acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en su sesión de 23 de febrero de 1999, el cual se incluye como anexo I y forma parte integrante del presente folleto.

Contando con la cuantía del Programa de Emisión de Pagarés a que se refiere este folleto, la cantidad dispuesta en emisiones de obligaciones, bonos y pagarés hasta la fecha de inscripción de este folleto en los Registros Oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores no supera la cuantía autorizada en el anexo III "operaciones de crédito autorizadas a organismos públicos " de la Ley 49/1998 de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1999.

La Ley 49/1998 fija para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles un importe de 50.000 millones de pesetas. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1999, por lo que no afectará a las operaciones de tesorería que se concierten y amorticen en el año, ni se computará en el mismo la refinanciación de la deuda contraída a corto y largo plazo.

Aunque este programa de pagarés ha sido autorizado por un saldo vivo máximo de 500 MM de euros (equivalentes a 83.193.000.000 pesetas) ampliable hasta 700 MM de euros (equivalentes a 116.470.200.000 pesetas), en cada momento, RENFE solamente podrá emitir, dentro de cada ejercicio, de forma que la diferencia de saldos entre 1 de enero y 31 de diciembre sea tal que, sumado al resto de recursos concertados dentro del mismo año, no supere el endeudamiento total autorizado.

II.1.2. No aplicable.

II.1.3. Conforme al acuerdo especificado en el punto II.1.1 e incluido como anexo I, RENFE solicitará la admisión a cotización de los pagarés en AIAF Mercado de Renta Fija.

II.2 No aplicable.

II.3 Evaluación del riesgo inherente a los valores que se emiten.

Con fecha 11 de marzo de 1999 el presente Programa de Pagarés ha obtenido de MOODY'S INVESTOR SERVICE la calificación provisional de Prime-1 para las emisiones a corto plazo y Aa2 para las emisiones a largo plazo.

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

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

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

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

VALORES DE INVERSIÓN

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

II.4 Naturaleza y denominación de los valores que se ofrecen.

El Programa de Emisión de Pagarés a que se refiere este folleto se denominará "Programa de Pagarés RENFE año 1999".

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

II.4.1. Las emisiones de pagarés estarán representadas en anotaciones en cuenta.

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

II.4.2. La emisión de valores reflejada en el presente folleto, así como su régimen jurídico o garantías que incorporan, no se oponen a la legislación vigente, ajustándose a la Ley 24/1988 de 28 de julio del Mercado de Valores, Ley 37/1998, de 16 de noviembre, de reforma de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, Real Decreto 291/1992 y Real Decreto 2590/1998 de 7 de diciembre que modifica el anterior, y Orden Ministerial de 12 de julio de 1993.

II.5 Forma de representación.

Los valores contemplados en el presente programa estarán representados por anotaciones en cuenta.

La Entidad encargada del registro contable de las anotaciones en cuenta será el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, S.A.

II.6 Importe nominal del empréstito.

El importe máximo a emitir estará limitado por el saldo vivo de pagarés, que en cada momento no podrá exceder de quinientos millones de euros nominales (equivalentes a 83.193.000.000 pesetas) ampliables a setecientos millones de euros nominales (equivalentes a 116.470.200.000 pesetas). Dicho saldo comprenderá las emisiones de pagarés vivos puestos en circulación de acuerdo con lo que se expone en el punto II.10.2, denominados de asignación automática (II.10.2.1), y mediante negociación telefónica (II.10.2.2).

II.7 Importe nominal y efectivo en cada valor.

El nominal de los pagarés de asignación automática será de 5.000 euros (equivalentes a 831.930 pesetas).

El nominal de los pagarés mediante negociación telefónica será de 5.000 euros (equivalentes a 831.930 pesetas). El importe mínimo de cada petición para negociación telefónica será 300.000 euros (equivalentes a 49.915.800 pesetas).

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

a) Pagarés hasta 365 días (inclusive)

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

b) Pagarés a plazo superior a 365 días

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

En donde:

N = Nominal adquirido.

E = Efectivo (precio de emisión).

i = Tipo de interés nominal en %.

d = Plazo de emisión en días.

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

II.8 Comisiones y gastos conexos que soporte el suscriptor.

Los valores serán emitidos por RENFE sin exigir comisión o repercutir gasto alguno en la suscripción de los pagarés o en la amortización de los mismos. Lo anterior es sin perjuicio de los gastos o comisiones que puedan cobrar las Entidades Adheridas al Servicio de Compensación y Liquidación de Valores por el depósito de los mismos u otras comisiones legalmente aplicadas por éstas.

II.9 Comisiones y gastos por representación en anotaciones en cuenta.

Las comisiones y gastos relativos a la primera inscripción de los valores emitidos en el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, encargada del registro contable, serán por cuenta del emisor.

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

II.10 Cláusula de Interés

II.10.1 Tipo de interés nominal:

a) Emisiones de asignación automática:

RENFE fijará periódicamente el interés nominal de sus pagarés, según se expone en el punto II.10.2.1.

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

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

b) Emisiones mediante negociación telefónica:

El tipo de interés nominal será el concertado entre RENFE y la Entidad Delegada, según se expone en el punto II.10.2.2.

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

El interés nominal medio resultante de las ventas mensuales de pagarés, así como el tipo de interés nominal por plazos de emisión, fijados en cada momento, estará a disposición del público, en el domicilio de la Dirección de Finanzas de RENFE, Avda. Pío XII, 97, 28036 Madrid, teléfono 91.334.45.00.

II.10.2 Procedimiento de emisión y colocación de los pagarés

Los pagarés de RENFE afluyen al Mercado de Activos Financieros exclusivamente a través de las denominadas Entidades Delegadas de RENFE, que posteriormente se exponen en el punto II.10.2.3.

El mercado de pagarés de RENFE se instrumenta mediante un programa de emisiones continuas destinado al mercado minorista de último inversor, complementado con un mercado de negociación telefónica destinado al mercado mayorista o inversor institucional.

II.10.2.1. Emisiones de asignación automática

Los pagarés emitidos a través de asignación automática se instrumentan mediante un programa continuo, con emisiones diarias a 12 y 18 meses, y con nominal de los pagarés de 5.000 euros (equivalentes a 831.930 pesetas).

RENFE comunicará a las Entidades Delegadas por télex o telefax las condiciones de emisión - tipos de interés, límites de venta y plazo de vencimiento (días) - con un plazo mínimo de dos días hábiles antes de la fecha emisión/valor de los Pagarés; es decir, un día hábil antes de la fecha de solicitud de los pagarés.

Se considerarán días inhábiles a efectos de emisión y vencimiento los sábados y festivos en Madrid.

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

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

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

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

RENFE establecerá para cada Entidad Delegada los siguientes documentos:

- * Carta contrato-liquidación de la emisión.
- * Certificado de adquisición, según se expone en el punto II.28.

Los inversores podrán adquirir pagarés de RENFE a través de las denominadas Entidades Delegadas de RENFE, que se relacionan en el punto II.10.2.3.

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

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

II.10.2.2.Emisiones mediante negociación telefónica

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

- Nominal, fecha de la emisión, fecha vencimiento, tipos de interés, importe efectivo y número de pagarés.

El importe mínimo de cada petición será de 300.000 euros (equivalentes a 49.915.800 pesetas).

El nominal de cada pagaré será de 5.000 euros (equivalentes a 831.930 pesetas) agrupados en importes iguales o superiores a 300.000 euros (equivalentes a 49.915.800 pesetas).

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

RENFE establecerá para cada Entidad Delegada los siguientes documentos:

- * Carta contrato-liquidación de la emisión.
- * Certificado de adquisición, según se expone en el punto II.28.

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

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

Renfe se reserva el derecho de no cotizar niveles de emisión cuando no necesitase fondos.

II.10.2.3. Entidades Delegadas.

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

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

Actualmente las Entidades Delegadas de RENFE son las siguientes:

BANCOS

B.N.P. ESPAÑA, S.A.
BANCO ATLÁNTICO, S.A.
BARCLAYS BANK, S.A.

BANCO URQUIJO, S.A.
BANK OF AMÉRICA, S.A.E.
ARGENTARIA, CAJA POSTAL, BANCO HIPOTECARIO, S.A.
BANKINTER, S.A.
BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO, S.A.
BANCO BILBAO VIZCAYA, S.A.
BANCO SANTANDER, S.A.
BANCO PASTOR, S.A.
SOLBANK, SBD, S.A.
BANCO DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, S.A.
BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A.
BANCO COOPERATIVO ESPAÑOL, S.A.
BANCO DE FINANZAS E INVERSIONES, S.A.
BANCO CENTRAL HISPANOAMERICANO, S.A.
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE BANCA DE NEGOCIOS, S.A.
DEUTSCHE BANK, S.A.E.
BANCO BANIF BANQUEROS PERSONALES, S.A.
CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ SUCURSAL EN ESPAÑA, S.A.
BANCO DEL COMERCIO, S.A.
BANCO HERRERO, S.A.
SOCIETE GENERALE, SUCURSAL EN ESPAÑA, S.A.

CAJAS DE AHORRO

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

SOCIEDADES DE VALORES

GENERAL DE VALORES Y CAMBIOS, S.V.B., S.A.
CAJA MADRID BOLSA, S.V.B., S.A.
RENTA 4, S.V.B., S.A.
AHORRO CORPORACIÓN FINANCIERA, S.V.B., S.A.
EUROSAFEI, S.V.B., S.A.
INVERSEGUROS, S.V., S.A.
BENITO Y MONJARDIN, S.A., S.V.B.
BETA CAPITAL, S.V., S.A.
FINANDUERO, S.V., S.A.
IBERAGENTES ACTIVOS, S.V., S.A.

AGENCIAS DE VALORES

INTERMEDIARIOS FINANCIEROS AG.V. Y B., S.A.
EUROACTIVOS AG.V., S.A.
MERCHBOLSA AG.V., S.A.

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

En todo momento existirá a disposición del público una lista actualizada de Entidades Delegadas en el domicilio de la Dirección de Finanzas de RENFE, Avda. Pío XII, 97, 28036 Madrid, teléfono 91.334.45.00.

II.11 Amortización de los Valores.

II.11.1 Precio de reembolso

El reembolso de los pagarés se realizará por su valor nominal en la fecha de vencimiento, al que se deducirá la retención sobre rendimientos obtenidos, de acuerdo con lo que se expone en el punto II.28, no originando gastos para el tenedor.

II.11.2 Modalidades de amortización

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

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

Igualmente RENFE procura utilizar este mismo criterio para los vencimientos de los pagarés emitidos mediante negociación telefónica; no obstante, las propias características de dicho procedimiento de colocación dificultan aplicar este criterio.

Las amortizaciones de los valores se producirán de acuerdo a las normas de liquidación del Servicio de Compensación y Liquidación de Valores en la fecha de vencimiento, abonándose en las cuentas propias o de terceros, según proceda, de las Entidades Adheridas las cantidades correspondientes, con repercusión, en su caso, de la retención a cuenta que corresponda según se expone en el punto II.28.

En ningún caso RENFE amortizará los pagarés anticipadamente.

II.12 al II.16 No aplicables.

II.17 Cuadro financiero de las emisiones

En el anexo II se pueden observar distintos supuestos de adquisición de un pagaré por valor nominal de 5.000 euros, a diferentes tipos de interés negociados por el inversor con las Entidades Delegadas, para diversos plazos de emisión, así como la repercusión en el precio efectivo si el plazo variase en 10 días.

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

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

a) Venta de RENFE a la Entidad Delegada.

El tipo de interés nominal será fijado por RENFE de acuerdo con lo expuesto en el punto II.10.2.1.

MERCADO PRIMARIO				
Plazo de Emisión (Días)	Tipo de Interés nominal fijado (%)	Precio Efectivo (euros)	Tipo de interés efectivo (%)	Precio efectivo (pesetas)
360	3,25	4.842,62	3,25	805.744
548	3,30	4.758,90	3,30	791.814

b) Venta de la Entidad Delegada al inversor.

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

El precio efectivo se calculará de acuerdo con lo que se expone en el punto II.18.

MERCADO SECUNDARIO				
Plazo de Emisión (Días)	Tipo de Interés Negociado (%)	Precio Efectivo (euros)	Tipo de Interés Efectivo (%)	Precio efectivo (pesetas)
360	3,20	4.847,02	3,20	806.476
548	3,25	4.765,58	3,25	792.926

El equivalente en pesetas a las cantidades en euros en los cuadros anteriores, están calculados por el factor de conversión del euro (1 euro = 166,386 pesetas) y aplicando las reglas de redondeo.

II.18 Interés efectivo previsto para el tomador.

a) Mercado Primario. Venta de RENFE a la Entidad Delegada.

- Emisiones de asignación automática: el tipo efectivo, para cada plazo, será el equivalente al tipo de interés nominal fijado en cada momento, de acuerdo con lo reflejado en el punto II.7.
- Emisiones mediante negociación telefónica: el tipo efectivo, para cada plazo, será el equivalente al tipo de interés nominal concertado en la negociación telefónica.

b) Venta de la Entidad Delegada al inversor:

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

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

a) Pagarés hasta 365 días inclusive

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

b) Pagarés a plazo superior a 365 días

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

En donde:

- N** = Nominal.
- E** = Efectivo.
- i** = Tipo de interés nominal negociado en %.
- d** = Plazo de emisión en días.

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

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

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

En donde:

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

II.19 Interés efectivo previsto para el emisor.

El tipo de interés efectivo para RENFE dependerá de los tipos de interés fijados en cada emisión de acuerdo con el punto II.10.2.

El tipo de interés efectivo será el tipo de interés de actualización que iguala, el importe líquido recibido por RENFE en la emisión, al nominal de los pagarés a su vencimiento.

Para el cálculo del tipo de interés efectivo, se utilizará la siguiente fórmula:

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

En donde:

- N** = Nominal amortizado al vencimiento.
- E** = Importe efectivo recibido en la emisión.
- i** = Tipo de interés efectivo anual expresado en %.
- d** = Plazo de emisión en días.

Los gastos de emisión de pagarés se estiman que estarán comprendidos entre noventa y seis mil euros (96.000) y ciento treinta y ocho mil euros (138.000), dependiendo del nominal mínimo y máximo a inscribir en la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Los gastos de este programa de 500 millones de euros se distribuyen en los siguientes conceptos:

CONCEPTOS	EUROS	PESETAS
- Coste por tasas de inscripción C.N.M.V.	20.000	3.327.720
- Tasa por supervisión C.N.M.V.	11.500	1.913.439
- Admisión a cotización Mercado A.I.A.F.	40.500	6.738.633
- Anuncios legales y otros	24.000	3.993.264
TOTAL	96.000	15.973.056

El equivalente en pesetas a las cantidades en euros en el cuadro anterior, está calculado por el factor de conversión del euro (1 euro = 166,386 pesetas) y aplicando las reglas de redondeo.

II.20 Garantías de la Emisión u oferta.

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

II.21 Ley de Circulación de los Valores.

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

II.22 Cotización en mercados secundarios organizados.

RENFE solicitará la admisión a cotización en A.I.A.F. Mercado de Renta Fija, a tal efecto, hace constar que conoce los requisitos y condiciones que se exigen para su admisión, permanencia y exclusión, y que la Sociedad acepta cumplir.

RENFE estima que la admisión a cotización se efectuará en un plazo máximo de 1 semana desde la emisión. No obstante el plazo de admisión nunca será superior al vencimiento del pagaré. Una vez que los pagarés coticen en el Mercado A.I.A.F., se considerarán de elevada liquidez, al cumplir todos los requisitos estipulados en la O.M. de 31 de julio de 1991.

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

II.23 Solicitudes de Suscripción o adquisición.

II.23.1. El mercado de pagarés de RENFE se instrumenta mediante un programa de emisiones continuas destinado al mercado minorista de último inversor (según se expone en el punto II.10.2.1), complementado con un mercado de negociación telefónica destinado al mercado mayorista o inversor institucional (según se expone en el punto II.10.2.2.).

II.23.2. Los pagarés de RENFE, una vez admitidos a cotización en Mercado Secundario y cumplidos los requisitos contemplados en la Orden Ministerial de fecha 31 de julio de 1991 sobre valores de elevada liquidez, serán aptos para cubrir las exigencias de inversión de las Instituciones de Inversión Colectiva, Compañías de Seguros, Fondos y Planes de Pensiones y de cualesquiera otras Instituciones y Empresas Mercantiles que deban cumplir con obligaciones administrativas de inversión en títulos de renta fija con cotización en Mercado Secundario Organizado.

II.23.3. al II.23.5.

Tras la verificación y registro por parte de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, el presente programa de pagarés tendrá una duración de un año a contar desde la fecha de la primera emisión.

Los inversores podrán dirigir sus peticiones de suscripción a las Entidades Delegadas de RENFE relacionadas en el punto II.10.2.3.

En el punto II.10.2. se exponen detalladamente todos los aspectos referentes a las fechas, período de suscripción o adquisición así como el lugar, forma y fechas a realizar el desembolso de los valores de cada modalidad de emisión.

Las Entidades Delegadas suscriptoras de pagarés abonarán el importe efectivo de los mismos a RENFE el día de la emisión de los pagarés.

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

- II.23.6.** En todos los casos de suscripción de los pagarés, cualquiera que sea el procedimiento de emisión, RENFE expedirá un Certificado de Adquisición según se expone en el punto II.28.

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

II.24 Colocación y Adjudicación de los Valores.

- II.24.1.** Las Entidades Delegadas de RENFE se exponen en el punto II.10.2.3. de este folleto, así como las que adicionalmente tienen la calidad de entidades de contrapartida relacionadas en el punto II.31.3.
- II.24.2** No existe Entidad Directora en las emisiones de pagarés amparados en el presente programa.
- II.24.3.** Las Entidades Delegadas no aseguran la colocación de los valores a los que hace referencia el presente folleto.
- II.24.4.** Los procedimientos de colocación de este programa de pagarés no permiten la realización de prorrateo.

II.25 Plazo y forma de entrega de los valores.

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

A los suscriptores les serán entregados en el mismo momento del desembolso los justificante de la suscripción y posteriormente se les enviará certificado definitivo de la adquisición.

- II.26** No aplicable.

II.27 Sometimiento a fuero.

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

II.28 Imposición personal sobre la renta.

1. Cuestiones generales.

Lo que se expone a continuación tiene como objetivo aportar unas breves notas del régimen tributario aplicable a las rentas derivadas de los pagarés que se emitan conforme las condiciones de este folleto informativo. Por este motivo, se recomienda la consulta directa de la normativa tributaria aplicable o, incluso, recabar el asesoramiento de profesionales cualificados teniendo en cuenta siempre las circunstancias particulares que concurren en cada caso.

Los pagarés que se emitan conforme a las condiciones de este folleto constituyen valores negociables representativos de la captación y utilización de capitales ajenos y tienen la consideración, a efectos de la imposición sobre la renta, de activo financiero con rendimiento implícito.

El rendimiento que genera este tipo de activo financiero, que se obtiene mediante diferencia entre el importe satisfecho en la emisión, primera colocación o endoso y el comprometido a reembolsar al vencimiento, está sujeto a tributación en España en el impuesto sobre la renta correspondiente al perceptor y a su sistema de retenciones e ingresos a cuenta, todo ello de acuerdo con la normativa vigente en cada momento.

En el momento de elaboración de este folleto informativo, la normativa tributaria básica aplicable respecto de la imposición sobre la renta es la siguiente:

- Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por la Ley 40/1998.
- Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 214/1999.
- Impuesto sobre Sociedades, aprobado por la Ley 43/1995.
- Reglamento del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto 537/1997, de acuerdo con las recientes modificaciones introducidas por los Reales Decretos 2.717/1998 y 215/1999.
- Impuesto sobre la Renta de No Residentes, aprobado por la Ley 41/1998.
- Reglamento del Impuesto sobre la Renta de No Residentes, aprobado por el Real Decreto 326/1999.

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

De acuerdo con la normativa tributaria vigente, para proceder a la enajenación u obtención del reembolso de títulos o activos financieros con rendimiento implícito que deban ser objeto de retención en el momento de su transmisión, amortización o reembolso, habrá de acreditarse la previa adquisición de los mismos con intervención de las instituciones financieras obligadas a retener, así como el precio al que se realizó la operación.

A estos efectos, la persona o entidad emisora, la institución financiera que actúe en nombre de ésta, o la institución financiera que actúe o intervenga por cuenta del adquirente o depositante, según proceda, deberán extender certificación acreditativa de los siguientes extremos:

- a) Fecha de la operación e identificación del activo.
- b) Denominación del adquirente.
- c) Número de identificación fiscal del citado adquirente o depositante.
- d) Precio de adquisición.

De la mencionada certificación, que se extenderá por triplicado, se entregarán dos ejemplares al adquirente, quedando otro en poder de la persona o entidad que certifica.

Las instituciones financieras se abstendrán de mediar o intervenir en la transmisión de estos activos cuando el transmitente no justifique su adquisición aportando el preceptivo certificado. Asimismo, las personas o entidades emisoras de los activos financieros no podrán reembolsar los mismos cuando el tenedor no acredite su adquisición previa mediante el correspondiente certificado.

En caso de extravío de un certificado justificativo de su adquisición, el tenedor del título podrá solicitar la emisión del correspondiente duplicado de la persona o entidad que emitió tal certificación. Esta persona o entidad deberá hacer constar el carácter de duplicado de ese documento, así como la fecha de expedición de ese último.

3. Obligación de retener e ingresar a cuenta.

Los rendimientos generados por estos activos financieros deben quedar sometidos a retención o ingreso a cuenta del impuesto sobre la renta del titular del rendimiento, salvo que concurren determinadas circunstancias previstas en las leyes que exoneran de dicha obligación.

El importe de la retención será el resultado de aplicar a la base de retención el tipo de retención del 18 por ciento.

La base de retención sobre los rendimientos del capital mobiliario será, con carácter general, la contraprestación íntegra exigible o satisfecha. En caso de amortización, reembolso o transmisión de activos financieros, constituirá la base de retención la diferencia positiva entre el valor de amortización, reembolso o transmisión y el valor de adquisición o suscripción de dichos activos. Como valor de adquisición se tomará el que figure en la certificación acreditativa de la adquisición, no minorándose, a estos efectos, los gastos accesorios a la operación.

En el caso de rendimientos del capital mobiliario derivados de la transmisión, amortización o reembolso de activos financieros, la obligación de retener nacerá en el momento de la transmisión, amortización o reembolso. La retención se practicará en la fecha en que se formalice la transmisión, cualesquiera que sean las condiciones de cobro pactadas.

De conformidad con lo que establece el artículo 57 del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades, de acuerdo con la redacción dada por el artículo 40 del Real Decreto 2.717/1998, no existirá obligación de retener ni de ingresar a cuenta respecto de las rentas obtenidas por los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades procedentes de activos financieros, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

1º Que estén representados mediante anotaciones en cuenta.

2º Que se negocien en un mercado secundario oficial de valores español.

Las entidades financieras que intervengan en la transmisión, amortización o reembolso de los mismos estarán obligadas a calcular el rendimiento imputable al titular del valor e informar del mismo tanto al titular como a la Administración tributaria, a la que, asimismo, proporcionarán los datos correspondientes a las personas que intervengan en dichas operaciones.

El Ministerio de Economía y Hacienda deberá establecer el procedimiento para hacer efectiva dicha exclusión de retención.

4. Especificidades en el caso en que el perceptor es contribuyente del Impuesto sobre la Renta de No Residentes (IRNR).

No existirá obligación de practicar retención o ingreso a cuenta respecto de las rentas satisfechas o abonadas a contribuyentes del IRNR sin establecimiento permanente cuando se acredite el pago del impuesto en España o la procedencia de exención.

Estarán exentos los intereses y demás rendimientos obtenidos por la cesión a terceros de capitales propios así como las ganancias patrimoniales derivadas de bienes muebles, obtenidos sin mediación de establecimiento permanente por residentes en otro Estado miembro de la Unión Europea, sin que sea aplicable a los obtenidos a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales.

Salvo que resulte de aplicación las normas y tipos de gravamen reducidos contemplados en Tratados Internacionales o Convenios para evitar la doble imposición suscritos por España, el tipo de retención será el 25 por ciento.

II.29 Finalidad del Programa de Emisión de Pagarés

El importe neto de la emisión se destinará al reforzamiento de la situación financiera de la cuenta de explotación de RENFE.

II.30 No aplicable.

II.31 Datos relativos a la negociación de valores de Renta Fija de RENFE.

II.31.1. Emisiones admitidas a negociación bursátil a la fecha de inscripción de este folleto en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Emisión	Clase de Valor	Importe Vivo x 10 ⁶ .	Nominal por Título (pts.)	Números de Títulos
Julio 1989	Obligaciones	10.000	50.000	200.000
Julio 1994	Obligaciones	15.000	25.000.000	600
Julio 1994	Obligaciones	10.000	25.000.000	400
Octubre 1994	Obligaciones	8.000	25.000.000	320
Diciembre 1994	Obligaciones	3.000	25.000.000	120
Abril 1995	Bonos	10.729,1	50.000	214.582
Julio 1995	Bonos	6.000	50.000	120.000

II.31.1.bis Emisiones admitidas a negociación en AIAF Mercado de Renta Fija a la fecha de inscripción de este folleto en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Emisión	Clase de Valor	Importe Vivo x 10 ⁶	Nominal por Título (pts)	Número de Títulos
Mayo 1994	Obligaciones	8.000	25.000.000	320
Mayo 1994	Obligaciones	10.000	25.000.000	400
Junio 1994	Obligaciones	10.000	25.000.000	400
Marzo 1996	Obligaciones	30.000	5.000.000	6.000

Con independencia de las Obligaciones en circulación anteriormente relacionadas, RENFE tiene admitidas a cotización 15 emisiones efectuadas entre 1946 y 1957, todas ellas al 4% de interés y que representan un importe nominal vivo de 2.893,49 millones de pesetas a 31 de enero de 1999. El servicio financiero de estas Obligaciones lo asume directamente el Estado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 5/1968 de 5 de abril de Presupuestos Generales del Estado; en consecuencia, el importe vivo no representa pasivo para RENFE.

II.31.2 Datos sobre la contratación de los títulos admitidos a negociación oficial.

Ver anexo V

II.31.3. Entidades de Contrapartida

Con el fin de establecer un mecanismo de liquidez y de cumplir con los requisitos exigidos en la Orden de 31/07/91, sobre valores de elevada liquidez, RENFE ha decidido dotar de dicha liquidez a través de las siguientes Entidades Delegadas:

Banco Santander, S.A.

Bankinter, S.A.

C.A.M.P. de Madrid

Barclays Bank, S.A.

Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A.

Confederación Española de Cajas de Ahorros (C.E.C.A.)

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

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

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

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

	<u>MM. de euros.</u>
Banco Santander, S.A.	30
Bankinter, S.A.	30
C.A.M.P. de Madrid	30
Barclays Bank S.A.	30
Confederación Española de Cajas de Ahorros (C.E.C.A.)	30
Ahorro Corporación Financiera, S.V.B	3
TOTAL	153

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

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

Los **precios de compra** estarán en función de las condiciones de mercado, si bien, las **Entidades de Liquidez al Mercado** podrán decidir los precios de compra y venta que coticen y cambiar ambos cuando lo considere oportuno. Estos precios representarán las rentabilidades que las **Entidades de Liquidez al Mercado** consideren prudente establecer en función de su percepción de la situación del mercado de Pagares y de los mercados de Renta Fija en general, así como de otros mercados financieros.

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

Las **Entidades de Liquidez al Mercado** no tendrán que justificar a RENFE los precios de compra o venta que tengan en el mercado en cada momento, no obstante y a petición de RENFE, las **Entidades de Liquidez al Mercado** informarán de los niveles de precios que tengan puestos en el mercado.

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

- 1º) Sistema de cotización en REUTERS y/o TELERATE que en formato multicontribuido pudiera desarrollar RENFE.
- 2º) Servicio de REUTERS mediante el sistema SECA (Sistema Estandarizado de Cotizaciones AIAF), a través de las páginas:

Banco Santander, S.A.	BSPE
Bankinter, S.A.	BKTG
C.A.M.P. de Madrid	CAJAP
Barclays Bank, S.A.	BRCY
Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A.	ACFR
Confederación Española de Cajas de Ahorros (C.E.C.A.)	CAJB

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

CUARTA: Los precios de compra o venta se expresarán en tipo de interés nominal (%), en base 365 días e interés simple para plazos hasta 365 días y compuesto para plazos superiores. A tal efecto se establecerán condiciones para plazos de 3, 6, 9, 12 y 18 meses, aplicándose para plazos intermedios un tipo de interés promedio entre el tipo aplicado al plazo inferior y superior respectivamente.

QUINTA: Las **Entidades de Liquidez al Mercado** se obligan a remitir a RENFE con periodicidad diaria, información de los volúmenes y precios medios contratados, bien a través del Servicio de Compensación y Liquidación de Valores S.C.L.V., bien de la Asociación de Intermediarios de Activos Financieros (AIAF), o bien mediante publicación en prensa.

SEXTA: Las **Entidades de Liquidez al Mercado** no garantizan, ni avalan, ni establecen pacto de recompra, ni asumen responsabilidad alguna en este documento respecto del buen fin de los pagarés referidos en este contrato. Asimismo no asumen, ni realizan ningún juicio sobre la solvencia de RENFE.

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

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

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

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

UNDÉCIMA: El presente contrato tendrá una vigencia de un año, prorrogable automáticamente por períodos anuales, coincidentes con la renovación de la inscripción del programa por parte de la C.N.M.V. , y podrá ser cancelado a petición de cualquiera de las partes, con un preaviso de 30 días sobre dicha fecha.

En caso de cancelación, las condiciones recogidas en el presente contrato se mantendrán vigentes y de obligado cumplimiento por la ENTIDAD DE LIQUIDEZ AL MERCADO para los pagarés emitidos con anterioridad a la fecha de resolución y hasta el vencimiento de los mismos.

DUODÉCIMA: Cualquier forma de resolución de este Contrato será comunicada a la Comisión Nacional del Mercado de Valores por las partes intervinientes.

DECIMOTERCERA: El presente compromiso se regirá, en primer término por las estipulaciones contenidas en este contrato y en lo que en dichas estipulaciones no estuviese previsto se atenderán las partes a las disposiciones del Código de Comercio, a los usos y costumbres mercantiles y, en su defecto a lo dispuesto en el Código Civil.

DECIMOCUARTA: Las partes se someten expresamente al fuero de los Juzgados y Tribunales de la Villa de Madrid, que entenderán de cuantas cuestiones origine la interpretación, cumplimiento, ejecución y resolución del presente contrato, renunciando a cualquier jurisdicción que pudiera corresponderles.

En el caso de cancelación de un contrato de liquidez, Renfe se compromete, en un plazo de 30 días, a concertar un contrato sustitutivo con otra Entidad Financiera.

CAPITULO III

INFORMACION DE CARACTER GENERAL SOBRE LA ENTIDAD EMISORA

CAPÍTULO III

INFORMACIÓN DE CARACTER GENERAL SOBRE LA ENTIDAD EMISORA

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) tiene su domicilio social en Madrid, Avda. Pio XII, 110, estación de Chamartín, su código de Identificación Fiscal es G-28016749 y C.N.A.E. nº 711.

RENFE que fue creada por Ley de 24 de enero de 1941 es una entidad de Derecho Público que adopta la configuración legal de Entidad Pública Empresarial (EPE) de las previstas en el art. 43.1.b) de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE) y que se rigen por el Derecho Privado tal como indica el art. 53.2 de la LOFAGE, lo cual, por lo demás, está en perfecta congruencia con lo que establecen tanto el art. 175.1 de la LOTT como el art. 1.1 del ER.

Su contabilidad, como establece el art. 58 de la LOFAGE, debe someterse a las exigencias marcadas por la Ley General Presupuestaria (LGP) cuyo artículo 123.2 somete a las EPE a los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General Contable (según redacción dada al Título VI de la LGP por el art. 52.13 de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 1999). Como correlativo a lo dicho RENFE debe rendir cuentas al Tribunal de Cuentas por conducto de la Intervención General de la Administración General del Estado a cuyo control financiero permanente está también sometida de acuerdo con la LGP. Todo lo expuesto no hace más que mantener el marco contable que se trazaba ya en el art. 41 del ER que también parte de una remisión genérica a la LGP y específicamente a las disposiciones contables del Código de Comercio.

Corresponde a RENFE según el art. 176 de la LOTT explotar los ferrocarriles incluidos en la Red Nacional Integrada; los que no formando parte de ésta correspondan a la competencia del Estado y cuya gestión le sea encomendada por éste; los de competencia de la Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos cuando dichas entidades le encomienden su gestión; realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le sean encomendadas por el Estado, Comunidades Autónomas o Ayuntamientos y, en general, realizar cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes con plena capacidad para llevar a cabo cuantos actos de gestión y disposición sean precisos a los fines o funciones indicados. El ámbito de actuación de RENFE así definido incluye también la realización o participación en otros negocios, sociedades o empresas, en cuanto sean precisos para el desarrollo de actividades en el ámbito antes indicado. En el mismo sentido se expresan los arts. 3 y 4 del Estatuto de RENFE (ER), publicado en el B.O.E. nº 36 de 11 de febrero de 1994, páginas 4660 y siguientes.

Como continuación de lo dicho y para una mayor concreción se relacionan a continuación las normas con rango de Ley más significativas que afectan a RENFE tanto en su aspecto institucional como en el ejercicio de su actividad específica:

- Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE) que incluye en su ámbito de aplicación las EPE como “organismos a los que se encomienda la realización de actividades prestacionales, la gestión de servicios o producción de bienes de interés público susceptibles de contraprestación” (art. 43.1.b) y 53.1). El nº 2 del artículo reseñado somete a las EPE, con carácter general, al Derecho Privado, con lo que se viene a reiterar el propio marco jurídico al que ya aludía el ER cuyo art. 1.1 nos habla del “Ordenamiento Jurídico Privado”.

- El marco institucional básico que resulta del apartado anterior se completa con la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (Ley de Acompañamiento), cuyo art. 74.1, ya en forma expresa y específica, atribuye a "las Entidades de Derecho Público, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y ... la configuración de Entidad Pública Empresarial de las previstas en la letra b) del apartado 1 del art. 43 de la Ley 6/1997" (LOFAGE). Interesa destacar que el nº 2 del indicado art. 74 enumera las posibles fuentes de recursos económicos para RENFE mediante remisión al art. 65.1 LOFAGE que, en esencia, mantiene el cuadro específico de fuentes de ingresos que para RENFE ya establecía el art. 52 de su Estatuto. Paralelamente, y en cuanto al Régimen Patrimonial, el nº 3 del repetido art. 74 mantiene inalterado el marco normativo que resulta de la LOTT que, a su vez, quedó incorporado al ER con el correspondiente desarrollo reglamentario.
- Ley General Presupuestaria, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre. Su aplicación a RENFE viene impuesta por las concretas remisiones que a la misma se hacen tanto en la LOFAGE como en la LOTT y en el ER.
- Por último, como referencias legales específicamente referidas a la actividad propia de RENFE cabría citar las siguientes:
 - Ley 30/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento aprobado por RD 1211/1990, de 28 de septiembre.
 - Estatuto de RENFE aprobado por RD 121/1994, de 28 de enero.
 - Lógicamente, y como consecuencia del sometimiento de RENFE al Derecho Privado, serán de aplicación a RENFE las Leyes de este ámbito como el Código Civil, Código de Comercio y demás Leyes mercantiles aparte de la Legislación propia del Ordenamiento Jurídico Laboral.
- La pertenencia de España a la Unión Europea determina, a su vez, la aplicación a RENFE de los Reglamentos y Directivas Comunitarias correspondientes y, particularmente, por lo que se refiere al transporte ferroviario cabría destacar las siguientes:

Directiva del Consejo 91/440, de 29 de julio, sobre Desarrollo de los Ferrocarriles Comunitarios.

 - Directiva del Consejo 95/18 y 95/19, ambas de 15 de junio, y referidas, respectivamente, a la concesión de licencias a las empresas ferroviarias y a la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización. La trasposición de estas dos Directivas a nuestro Ordenamiento se ha producido a través del Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre.
 - Reglamento 1191/69 sobre obligaciones del servicio público, modificado por el Reglamento 1893/91.
 - Reglamento 1192/69 sobre normalización de cuentas.

- Reglamento 1107/70 relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.
- Reglamentos 2598/70 y 2116/78 en los que se determina el contenido de las infraestructuras y los gastos de las mismas a contabilizar.
- Reglamento 2830/77 sobre medidas para hacer comparables la contabilidad y cuentas anuales de las empresas ferroviarias.
- Directivas 93/38 y 92/13 sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones. La Ley 48/1998, de 30 de diciembre, ha realizado la incorporación de estas Directivas a nuestro Ordenamiento.

La composición del Consejo de Administración de RENFE a 30 de marzo de 1999 es la siguiente:

Presidente	Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese
Consejeros	Ilmo. Sr D. Victor González Muñoz
	Ilmo. Sr. D. Luis de Guindos Jurado
	Excmo. Sr. D. Camilo José Cela Trulock
	Ilmo. Sr. D. Manuel Fernández Aller
	Ilmo. Sr. D. Juan Miguel Sánchez García
	Ilmo. Sr. D. Fernando Bilbao Ezquerria
	Ilmo. Sr. D. Victor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín
	Ilmo. Sr. D. Andrés López Pita
	Ilmo. Sr. D. Pascual Fernández Martínez
	Ilmo. Sr. D. Pablo Gasos Casao
	Ilmo. Sr. D. Manuel Gonzalo González
	Ilmo. Sr. D. Adolfo Menéndez Menéndez
	Ilmo. Sr. D. Honorio Vázquez Álvarez
	Ilmo. Sr. D. Javier Pérez Palencia
	Ilmo. Sr. D. José Manuel Villar Uribarri

Delegado especial del Ministerio de Economía y Hacienda en RENFE
Ilmo. Sr. D. Francisco Ripoll Prados

Secretario del Consejo de Administración
Ilmo. Sr. D. Jose Luís Marroquín Mochales.

Las Memorias, Balances y Cuentas de Resultados, así como cualquier otro documento citado en este folleto, pueden ser consultados en el domicilio social de RENFE anteriormente indicado y también en su Dirección de Finanzas sita en la Avda. Pío XII, 97, de Madrid.

Organigrama de RENFE

Actualmente RENFE cuenta con tres Direcciones Generales, D.G. Corporativa, D.G. de Infraestructura y D.G. de Operaciones, la Dirección de Asesoría Jurídica y Secretaría del Consejo y la Dirección Adjunta, que dependen directamente de Presidencia y constituyen el Comité de Dirección.

La Dirección General Corporativa está formada por:

- Dirección de Compras Central.
- Dirección Corporativa de Finanzas y Administración.
- Dirección Corporativa de Desarrollo, Planificación y Control de Gestión.
- Dirección Corporativa de Organización y Recursos Humanos.
- Dirección-Gerencia U.N. de Servicios Informáticos.
- Dirección Corporativa de Objetivos.
- Dirección Corporativa de Gestión de Calidad.

La Dirección General de infraestructura está formada por:

- Dirección-Gerencia U.N. de Patrimonio y Urbanismo.
- Dirección-Gerencia U.N. de Estaciones Comerciales.
- Dirección-Gerencia U.N. Mantenimiento de Infraestructura.
- Dirección-Gerencia U.N. de Circulación.
- Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones.

La Dirección General de Operaciones está formada por:

- Dirección-Gerencia U.N. de Regionales.
- Dirección-Gerencia U.N. de Cercanías.
- Dirección-Gerencia U.N. de Alta Velocidad.
- Dirección-Gerencia U.N. de Grandes Líneas.
- Dirección-Gerencia U.N. de Transporte Combinado.
- Dirección-Gerencia U.N. de Cargas.
- Dirección-Gerencia U.N. de Tracción.
- Dirección-Gerencia U.N. de Mantenimiento Integral de Trenes.

Renfe participa al 100% en las siguientes empresas: EMFESA, EQUIDES, COMFERSA . Además tiene participaciones del capital en : INECO (34%), REDALSA (52%), TIFSA (51%), IBERRAIL (29%), COMBIBERIA (25%), SLISA (35%), TRANSFESA (20%), CONSORCIO URBANISTICO CANFRANC 2000 (20%), RENFURBIS (40%), NECSOREN (40%), RENFAPEX (40%), SOFETRAC (40%), TRICEFALO (40%), BANO REAL (40%), DESARROLLOS INMOBILIARIOS (40%), INTERCONTAINER IBÉRICA (46%), RENFE TALGO OF AMÉRICA (50%), RENFOSUNA (40%), VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS (40%), y otras.

CAPITULO V

INFORMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

CAPITULO V

INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

V.1. Cuadros resumen de los tres presupuestos anuales más recientes

Los Presupuestos de inversiones de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, así como los fondos empleados en los tres últimos años quedan reflejados en los cuadros siguientes:

CONCEPTOS	AÑO 1996		
	PRESUPUESTO	REAL	DIF. CON PRESUP.
Inversión en Infraestructura	33.520	31.901	-1.619
Inversión en Material Rodante	21.399	27.459	6.060
Inversión en Talleres y Medios	6.144	4.676	-1.468
TOTAL INVERSIONES	61.063	64.036	2.973

CONCEPTOS	FONDOS AÑO 1996
Aportación de Estado	-
Subv. Capital otros Entes Públicos (*)	6.756
Recursos Autogenerados (**)	57.280
Endeudamiento	-
Otras fuentes de financiación	-
TOTAL FINANCIACIÓN	64.036

(*) Fondos Feder.

(**) Amortizaciones.

AÑO 1997 (*)			
CONCEPTOS	PRESUPUESTO	REAL	DIF. CON PRESUP
Inversión en Infraestructura	31.229	27.480	-3.749
Inversión en Material Rodante	7.750	10.153	2.403
Inversión en Talleres y Medios	5.245	5.544	299
TOTAL INVERSIONES	44.224	43.177	-1.047

CONCEPTOS	FONDOS AÑO 1997 (*)
Aportación de Estado	-
Suvb. Capital otros Entes Público (**)	9.112
Recursos Autogenerados(***)	34.065
Endeudamiento	-
Otras fuentes de Financiación	-
TOTAL FINANCIACIÓN	43.177

(*) Pendiente de liquidación por la Intervención General de la Administración del Estado de acuerdo con las competencias que la confiere el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

(**) Fondos Feder.

(***) Amortizaciones.

AÑO 1998(*)			
CONCEPTOS	PRESUPUESTO	REAL(*)	DIF. CON PRESUP.(*)
Inversión en Infraestructura	31.762	32.802	1.040
Inversión en Material Rodante	7.600	15.190	7.590
Inversión en Talleres y Medios	4.776	6.395	1.619
TOTAL INVERSIONES	44.138	54.387	10.249

CONCEPTOS	FONDOS AÑO 1998(*)
Aportación de Estado	-
Suvb. Capital otros Entes Públicos(**)	4.975
Recursos Autogenerados(***)	49.412
Endeudamiento	-
Otras fuentes de financiación	-
TOTAL FINANCIACIÓN	54.387

(*) Pendientes del cierre contable definitivo y de su aprobación por el Consejo de Administración de RENFE.

(**) Fondos Feder

(***) Amortizaciones

En cuanto a los Presupuestos de Explotación, en el siguiente cuadro se exponen los presupuestos de los años 1996, 1997 y 1998, así como lo presupuestado para 1999.

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN										
	AÑO 1996			AÑO 1997			AÑO 1998(30-11-1998)			AÑO 1999
	PRESUP.	REAL	DIF.	PRESUP.	REAL	DIF.	PRESUP.	REAL	DIF.	PRESUPUESTO
GASTOS DE PERSONAL(1)	168.808	174.643	5.835	164.977	167.610	2.633	149.797	149.653	-144	164.357
GASTOS FINANCIEROS	121.319	109.169	-12.150	102.068	94.629	-7.439	81.759	73.433	-8.326	71.996
COMPRAS, SERVICIOS EXTERNOS Y OTROS GASTOS(3)	132.715	131.714	-1.001	125.839	124.625	-1.214	119.239	120.884	1.645	132.667
AMORTIZACIONES	79.856	76.154	-3.702	79.329	78.449	-880	74.321	71.438	-2.883	83.935
PROVISIONES	13.044	6.283	-6.761	11.388	10.206	-1.182	9.640	9.195	-445	11.511
TOTAL DEBE	515.742	497.963	-17.779	483.601	475.519	-8.082	434.756	424.603	-10.153	464.466
VENTAS NETAS	166.253	156.970	-9.283	162.131	167.269	5.138	160.517	163.551	3.034	186.063
INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN (4)	34.753	34.547	-206	36.299	37.118	819	35.383	37.875	2.492	40.700
SUBVENCIONES A EXPLOTACIÓN (2)	236.238	241.258	5.020	216.611	219.366	2.755	191.104	191.104	0	192.780
PROVISIONES APLIC. A SU FINALIDAD	12.539	9.518	-3.021	10.163	9.941	-222	8.076	7.431	-645	10.906
PERDIDA DE EXPLOTACIÓN	65.959	55.670	-10.289	58.397	41.825	-16.572	39.676	24.642	-15.034	34.017
TOTAL HABER	515.742	497.963	-17.779	483.601	475.519	-8.082	434.756	424.603	-10.153	464.466

(Cifras en millones de ptas.)

- (1) En la cifra de presupuestos no se incluyen los costes del Expediente de Regulación de Empleo, que se han incorporado en la columna Real, salvo en los datos del ejercicio 1998 en los que no va considerado en ninguna columna.
- (2) Sólo se incluyen las Subvenciones del Estado para compensar los costes del Expediente de Regulación de Empleo.
- (3) Incluye "Pérdidas por Retiro de Inmovilizado". Además en la columna Real se incorporan "Resultados Extraordinarios".
- (4) Incluye "Aplicación Subvenciones en Capital".

V.2 PRESUPUESTO DE INVERSIONES PARA 1999.

La cifra de inversión prevista para 1999 es de 68.970 MM. de pesetas de acuerdo con los Presupuestos Generales del Estado, distribuidos de la siguiente forma:

CONCEPTO	IMPORTE EN MM. DE PTS.
Inversiones en Infraestructuras (Incluye Estaciones)	43.119
Inversiones en Material Rodante	18.776
Inversiones en Talleres y otros Medios	7.075
TOTAL INVERSIONES	68.970

V.3 OPERACIONES DE ENDEUDAMIENTO

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

Las operaciones de préstamo o de empréstito concertadas por RENFE que se encuentran pendientes de vencimiento al 31.12.98, así como las amortizaciones y cargas financieras de los tres próximos años se exponen en el siguiente cuadro:

	Endeudamiento A 31/12/98	AMORTIZACIONES Y CARGAS FINANCIERAS (en millones)					
		1999		2000		2001	
		Amort.	Cargas	Amort.	Cargas	Amort.	Cargas
Pagarés	68.218	59.757	1.659	2.460	634	6.000	106
Obligaciones	120.729	20.729	10.906	-	9.827	-	9.827
Préstamos Ptas.	316.481	5.000	14.800	30.000	14.700	87.250	13.800
Financ. Exterior Exterior Exter	598.875	35.571	33.282	35.674	29.040	52.507	27.540
TOTAL	1.104.303	121.057	60.647	68.134	54.201	145.757	51.273

(Datos al 31/12/98 en millones de pesetas)

La deuda de RENFE a 31 de enero de 1999 es la siguiente:

CONCEPTO	IMPORTE (*)
Pagarés	70.674
Obligaciones	120.729
Préstamos Ptas.	333.205
Financiación Exterior (**)	597.355
TOTAL DEUDA	1.121.963

(*) Cifras en millones de pesetas

(**) A cambios de 31.01.99

A continuación se relacionan los empréstitos, pendientes de vencimiento a 31 de enero de 1999:

A) Pagars:

SALDO VIVO A 31 ENERO 1999		SALDO VIVO A 31 ENERO 1999	
EMISIÓN	NOMINAL TOTAL	VENCIMIENTO	NOMINAL TOTAL
FEBRERO 1989	20.494.000.000	FEBRERO 1999	16.730.000.000
MARZO 1989	296.000.000	MARZO 1999	4.406.500.000
AGOSTO 1997	18.500.000	ABRIL 1999	5.659.000.000
SEPTIEMBRE 1997	99.500.000	MAYO 1999	2.805.500.000
OCTUBRE 1997	334.500.000	JUNIO 1999	4.841.000.000
NOVIEMBRE 1997	544.500.000	JULIO 1999	7.807.500.000
DICIEMBRE 1997	2.085.000.000	AGOSTO 1999	6.803.000.000
ENERO 1998	1.436.500.000	SEPTIEMBRE 1999	3.895.500.000
FEBRERO 1998	1.545.500.000	OCTUBRE 1999	1.586.500.000
MARZO 1998	772.500.000	NOVIEMBRE 1999	1.083.500.000
ABRIL 1998	80.500.000	DICIEMBRE 1999	1.788.500.000
MAYO 1998	1.264.500.000	ENERO 2000	3.245.000.000
JUNIO 1998	2.820.500.000	FEBRERO 2000	1.070.500.000
JULIO 1998	6.897.000.000	MARZO 2000	1.100.000.000
AGOSTO 1998	6.082.000.000	ABRIL 2000	36.000.000
SEPTIEMBRE 1998	8.685.500.000	MAYO 2000	39.500.000
OCTUBRE 1998	6.492.000.000	JUNIO 2000	87.500.000
NOVIEMBRE 1998	1.918.500.000	JULIO 2000	1.689.500.000
DICIEMBRE 1998	335.000.000	FEBRERO 2001	6.000.000.000
ENERO 1999	8.472.500.000		
TOTAL	70.674.500.000	TOTAL	70.674.500.000

B) Obligaciones admitidas a cotización

RENFE tiene admitidas a cotización en Bolsa las siguientes emisiones:

Emisión	Importe Vivo x 10 ⁶	Nominal por Titulo (Pts)	Número de Títulos
Julio 1989	10.000	50.000	200.000
Julio 1994	10.000	25.000.000	400
Julio 1994	15.000	25.000.000	600
Octubre 1994	8.000	25.000.000	320
Dic. 1994	3.000	25.000.000	120
Abril 1995	10.729,1	50.000	214.582
Julio 1995	6.000	50.000	120.000

A 31 de enero de 1999, RENFE tenía admitida a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija las siguientes emisiones:

Emisión	Importe Vivo x 10 ⁶	Nominal por Titulo (Pts)	Número de Títulos
Mayo 1994 Cupón 8,70%	8.000	25.000.000	320
Mayo 1994 Cupón 9,55%	10.000	25.000.000	400
Junio 1994	10.000	25.000.000	400
Marzo 1996	30.000	5.000.000	6.000

Con independencia de las obligaciones en circulación anteriormente relacionadas, RENFE tiene admitidas a cotización 15 emisiones efectuadas entre 1946 y 1957, todas ellas al 4% de interés y que representan un importe nominal vivo de 2.893,49 millones de pesetas a 31 de enero de 1999. El servicio financiero de estas obligaciones lo asume directamente el Estado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 5/1968 de 5 de abril de Presupuestos Generales del Estado; en consecuencia, el importe vivo no representa pasivo para RENFE.

C) Financiación Exterior:

DIVISAS	IMPORTE
USD	1.721.739
XEU	164.690.512
DEM	785.217.846
CHF	2.115.879.327
JPY	51.303.068.342
FRF	200.000.000
BEF	33.107.370
ESP	214.718.299.091
TOTAL C/V PESETAS (*)	597.354.576.980

(*) A cambios del 31/01/99

V.3.2. Principales inversiones realizadas durante los tres últimos años

Año 1996

Las actuaciones más destacables han sido:

- Inversión en mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras, que supone un 40% (25.419 M.Ptas.) de la inversión total.
- Adquisición de 46 trenes de cercanías s/447 (contratados en 1994), cuya inversión en el ejercicio (10.814 M. Ptas) representa el 17% de la inversión total.
- Modernización de unidades de tren s/440 (Cercanías y Regionales) con una inversión en el ejercicio de (4.359 M. de Ptas.), que representa el 7% del total.
- Adquisición de trenes de velocidad alta (tipo AVE) para el Corredor Mediterráneo, cuya inversión alcanza 3.757 M. Ptas. que representa el 6% del total del ejercicio.

Se destaca el inicio de la construcción de 16 nuevos trenes diesel de Regionales y los 10 nuevos electrotrenes 200Km/H, para Largo Recorrido, con una inversión en el ejercicio de ambos proyectos de 1.193 MM de pts, 2% de la inversión total.

- Modernización de unidades de tren serie 440 (Cercanías y Regionales) con una inversión en el ejercicio de 1.990 MM. Ptas., 3% del total.

Año 1997

Las actuaciones más destacadas han sido:

- Inversión en mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras, que supone un 48% (20.864 MM. de ptas.) de la inversión total.
- Construcción de 16 trenes diesel (contrato de 1995), cuya inversión en el ejercicio ha sido de 3.038 M. Ptas., 7% de la inversión total.
- Se inicia la construcción de 20 nuevos trenes s/447 para Cercanías con una inversión en el año de 1.367 M.Ptas., 3% del total.
- Modernización de unidades de tren s/440 (Cercanías y Regionales) con una inversión en el ejercicio de (1.697MM.ptas.), que representa el 4% del total.
- Adquisición de 2 composiciones de rodadura desplazable, para Grandes Líneas con una
- Modernización de terminales y estaciones de Cercanías, así como la racionalización del espacio del patrimonio de RENFE que supuso una inversión de 2.854 MM.ptas. , representando el 7% del total.

Año 1998

De las inversiones realizadas en este ejercicio destacan:

- Inversión en mantenimiento y reposición de activos de infraestructura y circulación que alcanzan la cifra de 25.374 MM. Ptas.(47% del total del año).
- Construcción de 16 trenes diesel (contrato de 1995), cuya inversión en el ejercicio será de 2.950 MM. Ptas., 5% de la inversión total.
- Adquisición de 20 trenes 447 (contrato de 1997), con una inversión de 2.566 MM.Ptas.
- Adquisición de 46 nuevos trenes de Cercanías (contrato de 1998) por valor de 26.000 MM.ptas. , cuya inversión en el ejercicio alcanza la cifra de 4.444 MM. de ptas.(8% inversión total en el ejercicio).
- Adquisición de 10 electrotrenes 200 Km/h. (contrato de 1995), con una inversión de 5.436 MM.Ptas. (10% del total).
- Modernización de terminales y estaciones que supondrá una inversión de 2.710 MM.

Año 1999

De las inversiones a realizar en este ejercicio destacan:

- Las inversiones de mantenimiento y rehabilitación de los activos de infraestructura, a la que se destinan 26.888 MM de ptas. (39% de la inversión).
- 2.980 MM. de ptas. (4% del total) se invertirán en la rehabilitación y modernización del equipamiento para control de tráfico.
- 11.894 MM. de ptas. (17% del total) se destinarán a la adquisición de nuevos trenes de Cercanías contratados en 1997 (20 unidades) y 1998 (46 unidades).
- En la modernización de terminales y estaciones, en la racionalización de activos patrimoniales para uso comercial, se invertirán 6.561 MM. de ptas. (10% del total) de los que 2.665 MM. de ptas. Corresponden a la mejora y modernización de estaciones de la Red de Cercanías.
- 3.081 MM. de ptas.(4% del total) se destinarán a infraestructura, instalaciones y medios para la operación de transporte de mercancías.
- Regionales llevará a cabo la contratación de 7 nuevos trenes para los servicios de Andalucía y Galicia, por un importe total de 3.500 MM. de ptas. de los que 450 MM. se desembolsarán en el ejercicio.

CAPITULO VII

EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE
LA ENTIDAD EMISORA

VII.1 EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS DE RENFE

- De acuerdo con la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, corresponde a RENFE la realización de las siguientes funciones:
 1. - Explotar los ferrocarriles comprendidos en la Red Nacional Integrada, que corresponden a las líneas y servicios ferroviarios de transporte público, que forman parte de la estructura básica del sistema general de transporte ferroviario.
 2. - Explotar los ferrocarriles que, aun no formando parte de la Red Nacional Integrada, corresponden a la competencia del Estado y cuya gestión le sea encomendada por éste.
 3. - Explotar, en su caso, los ferrocarriles de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos, cuando dichas Entidades le encomienden dicha gestión.
 4. - Realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le sea encomendada por el Estado, y en su caso, por las Comunidades Autónomas o por los Ayuntamientos.
- Renfe está configurada como un conjunto de “Unidades de Negocios” y “Empresas Filiales” con vocación de adaptación permanente al mercado. Cada una tiene su misión, objetivos, estrategia, recursos y responsabilidades. Las Un's operan en un marco de autonomía de gestión.
- Las Unidades de Negocio comparten Sistemas de Dirección comunes, dentro de una filosofía empresarial general. Su actuación está enmarcada por el Estatuto de Renfe y el Contrato Programa. Están y estarán afectadas por las transformaciones institucionales que se produzcan en el sector derivadas de la Legislación de la Unión Europea.
- La infraestructura existente en cada momento viene definida por la política de inversiones del Estado. Esta infraestructura constituye el punto de partida en cuyo marco se definen las estrategias de las Unidades de Negocio.
- En cada Unidad de Negocio se ha realizado una reconsideración profunda de aspectos clave, de la que cabe destacar los siguientes:
 - Análisis competitivo. Situación de la cartera de productos.
 - Análisis de los procesos productivos. Potenciales de mejora.
 - Nivel de adaptación de los sistemas y cultura de la Unidad de Negocio a la orientación cliente.
 - Motivación de los RR.HH.

- Las estrategias comunes de la Empresa, se organizan en los siguientes apartados:

Estrategias comerciales.
 Desarrollo organizativo.
 Gestión de RR.HH.
 Finanzas, Compras, Gestión del Circulante y Administración.
 Comunicación interna y externa.
 Sistemas de Dirección Estratégica.

VII.1.1 LA CIFRA DE NEGOCIOS

La cifra provisional de ingresos por tráfico acumulada a 31/12/98 ascendió a 176.921 millones de pesetas. El desglose de estas cifras y su comparación con las de los años 1996 y 1997, así como lo presupuestado para 1999 es el siguiente:

	1996	1997	1998(*)	Presupuestado 1999
Viajeros	108.712	115.266	122.478	128.707
Mercancías	48.258	52.003	54.443	57.356
TOTAL	156.970	167.269	176.921	186.063

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

VII.1.2 TENDENCIAS MÁS RECIENTES

La actividad de RENFE está determinada por la especialización selectiva de la oferta. A continuación se analiza la evolución de los negocios de transporte de viajeros y mercancías.

VIAJEROS

UNIDAD DE NEGOCIO GRANDES LÍNEAS

Los ingresos por tráfico a 31 de diciembre de 1998 se sitúan en 48.316 millones de pesetas (cifra provisional), lo que supone un aumento de 4.574 millones de pesetas (10,5%) con relación a 1997, y un 5,5% más de lo previsto.

A 31 de diciembre de 1998, la cifra provisional de gastos propios asciende a 29.902 millones de pesetas destacando la partida de materiales y servicios con 17.992 MM. de ptas., un 60,2% del total.

El índice de puntualidad (% de trenes llegados con menos de 10 minutos) ha sido del 95,4% frente al 94,2% del mismo período del año anterior.

El año 1998 ha sido el primer ejercicio completo en el que ha funcionado el nuevo modelo de gestión basado en las Unidades de Mercado. La inflexión al alza que experimentó la curva de viajeros transportados, y su consiguiente traducción a ingresos, en junio de 1997, que se ha mantenido en la misma tendencia a lo largo de 1998, coincidió con la introducción de un nuevo sistema de precios, claro, simple y comprensible para clientes y vendedores. La venta en Agencias de Viaje ha aumentado en más de un 30%, sin que por ello haya dejado de crecer la venta a través de Estaciones, Oficinas de Viajes y Despachos Centrales.

Durante 1998 se ha seguido la política de poner en la vía la oferta necesaria para llevar a nuestros viajeros, pero no pasear material cuya ocupación no esté suficientemente garantizada, llegando a unas cotas de aprovechamiento cercanas al 65%, diez puntos por encima de las obtenidas en 1997.

UNIDAD DE NEGOCIOS GRANDES LÍNEAS	AÑO 97	(*) AÑO 98	% 98/97	PPTO. 1999
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	12.520	13.696	9,4	14.054
VIAJEROS-KM (millones)	6.366	6.967	9,4	7.281
INGRESOS				
Millones de Ptas.	43.742	48.316	10,5	50.405
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	6,87	6,93	0,9	6,92

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

Las principales actuaciones para 1999 son las siguientes:

- Entrada en servicio comercial en la línea Madrid - Valencia del nuevo material IC-200 y D-200, y sustitución del producto "Estrella" por el producto "Tren Hotel" en la relación nocturna Madrid - Galicia.
- Asignación del parque de material rodante a las Unidades de Mercado.
- Ajuste de la oferta a la demanda con criterios de calidad y rentabilidad.
- Desarrollo de un Sistema de Reserva y Ventas de Billetes a través de INTERNET.
- Posibilitar técnicamente la incorporación de los puntos de venta de los Sistemas Globales de Distribución (GDS), AMADEUS, GALILEO,... a la red de venta de RENFE.

ALTA VELOCIDAD

A 31 de diciembre de 1998 han utilizado servicios AVE un total de 4.749.222 viajeros, es decir, un 8% más que los del año anterior y un 5,1% más que los presupuestados.

Los ingresos comerciales provisionales acumulados a diciembre de 1998 ascienden a 23.456 MM. de pesetas, lo que supone un 11,6% por encima de los alcanzados el año anterior, y se sitúan un 6,9% por encima de los presupuestados a igual período.

El índice de aprovechamiento se sitúa globalmente en el 63,8%, 3 puntos superior al previsto. El índice de ocupación es el 78,3% en AVE Larga Distancia, 82,8% en Lanzaderas, 72,9% en los Talgo Málaga y 79,2% en los Talgo Cádiz-Huelva, siendo el índice de ocupación global el 78,7%.

La puntualidad en trenes AVE se sitúa en el 99,7%, dos décimas superior a la prevista. Para el conjunto de Talgos, se sitúa en el 98,8%, lo que representa 1,3 puntos superior a la prevista.

En 1998 Alta Velocidad ha recibido el premio a la Excelencia Empresarial otorgado por la European Foundation of Quality Management (E. F. Q. M.), lo que ha supuesto la culminación de un trabajo iniciado en 1995 y sin duda el hecho más relevante de 1998.

UNIDAD DE NEGOCIOS A V E	AÑO 97	(*) AÑO 98	% 98/97	PPTO. 1999
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	4.398	4.749	8,0	4.818
VIAJEROS-KM (millones)	1.461	1.607	10,0	1.628
INGRESOS				
Millones de Ptas.	21.012	23.456	11,6	24.053
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas/V.K.)	14,38	14,6	1,5	14,77

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

Entre las principales actuaciones a realizar en 1999 hay que destacar:

- * Incremento de frecuencias AVE Larga Distancia.
- * Nuevo sistema de facturación informática de equipajes.
- * Sistema Automático de Información Comercial: conexión al Sistema de Reservas para suministrar información en tiempo real.
- * Nuevos sistemas de comunicación: Internet, TV. por cable y por satélite, etc...
- * Acuerdos para comercializar el sistema de Teleoperaciones.

UNIDAD DE NEGOCIO DE REGIONALES

Los ingresos acumulados a diciembre de 1998, provisionales, alcanzaron los 13.663 MM. Ptas., lo que supone un 1% más de lo presupuestado y un 5,8% más respecto al año anterior. Los ingresos procedentes de acuerdos con Comunidades Autónomas ascienden a 2.884 millones de pesetas. El esfuerzo realizado en este apartado por esta Unidad de Negocio está surtiendo efecto con la firma de nuevos convenios y el cobro de las deudas reconocidas a través de dichos convenios.

El comportamiento de la demanda a nivel acumulado mantiene un crecimiento de la cifra de viajeros del 3,2 % respecto al año 1997, y del 1,5% respecto al presupuesto.

El índice de puntualidad acumulada en el servicio Regional fue del 95,6% y del 97,2% en el Regional Exprés, lo que representa una mejora del 0,6% y del 1,2% respecto al presupuesto.

La UN de Regionales ha elaborado un Plan Estratégico para un horizonte de cinco años (1999-2003) que se basa fundamentalmente en un programa de adquisición de nuevo material que permita desarrollar las previsiones de crecimiento de la UN y responda a la calidad que el siglo XXI va a exigir.

UNIDAD DE NEGOCIOS REGIONALES	AÑO 97	(*) AÑO 98	% 98/97	PPTO. 1999
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	23.938	24.260	1,8	24.820
VIAJEROS-KM (millones)	2.207	2.279	3,2	2.286
INGRESOS				
Millones de Ptas.	15.666	16.547	5,6	14.058
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	5,85	6,0	2,5	6,15

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

Para 1999, las acciones de la UN de Regionales se encuadrarán dentro de las siguientes directrices:

- * Ampliación de los Servicios Exprés y TRD en el corredor Salamanca-Ávila-Madrid gracias a las mejoras de infraestructura.
- * Certificación de calidad de acuerdo a los parámetros ISO9000 de los vehículos TDR, así como de la totalidad del servicio que prestan.
- * Puesta en marcha del Plan Estratégico 1999-2003.
- * Planes de Publicidad y mejora de información y atención al cliente.
- * Renovación del Hardware y actualización de la Red de Ventas.

UNIDAD DE NEGOCIO DE CERCANÍAS

Los ingresos directos del tráfico de Cercanías en 1998 han alcanzado los 38.707 MM. Ptas.(cifra provisional), lo que significa crecimientos del 3% y 1% respecto al año anterior y al presupuesto, respectivamente. Los gastos totales son, por su parte, inferiores a los presupuestados en 1.506 millones de pesetas (2,2%).

La puntualidad acumulada a diciembre de 1998 se situó en el 99%, superior al objetivo anual (98,8%), destacando por núcleos los de Bilbao (99,6%), Santander (99,3%) y Asturias (99,2%).

Los objetivos de la UN de Cercanías son nítidos: construir y mejorar un sistema de transporte de alta calidad capaz de seducir a los viajeros que lo utilizan. Asimismo, la revitalización de la actividad comercial constituye, junto con la revisión de la metodología de calidad, un pilar sustentador de la estrategia de 1999.

UNIDAD DE NEGOCIO CERCANÍAS	AÑO 97	(*) AÑO 98	% 98/97	PPTO. 1999
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	354.357	366.653	3,5	372.990
VIAJEROS-KM (millones)	6.544	6.623	1,2	6.759
INGRESOS				
Millones de Ptas.	37.595	38.707	3,0	40.191
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	5,74	5,84	1,7	5,95

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

Las principales actuaciones para 1999 en la UN de Cercanías serán las siguientes:

- * Implantación de la conducción automática (BAC) en la línea C-5 de Madrid.
- * Mejora de los Sistemas de Información al Cliente.
- * Inicio de los trabajos de definición de las especificaciones técnicas del tren 2000.
- * Nuevo Sistema de Gestión de Reclamaciones.
- * Potenciación de los aparcamientos disuasorios en general, y especialmente en Madrid y Barcelona.
- * Ampliación de la oferta de servicios de cercanías: Línea Sur de Bilbao.

MERCANCÍAS

UNIDAD DE NEGOCIO DE CARGAS

Los ingresos de la Unidad de Negocio de Cargas entre los meses de enero a diciembre de 1998 ascienden a 37.341 MM. de ptas (cifra provisional), un 4,6% por encima del año 1997, y un 1,3 % inferior a la previsión.

Los gastos propios ascienden a 14.634 MM. de ptas., un 0,9 % superior a lo previsto, debido principalmente al incremento de gastos vinculados al tráfico como consecuencia del incremento de la actividad. A pesar de ello, los gastos propios son ligeramente inferiores a los del año 1997.

Las ventas netas acumuladas ascienden a 35.944 MM. de ptas., que representa 1.428 MM. de ptas. Más que el año anterior, y 630 MM. de ptas. menos de lo previsto.

Para la Unidad de Negocio de Cargas en el conjunto del año 1998, destacan los incrementos del sector Automoción, Agroalimentario, Siderúrgicos, Cementos y Gran Consumo. A pesar del buen comportamiento de estos mercados, las dificultades para alcanzar la cifra presupuestada viene determinada por el impacto de los conflictos laborales sucedidos a lo largo de 1998 que han representado unas pérdidas de unos 600 millones de pesetas, así como por la pérdida de medio millón de toneladas de transporte, debido a las diferentes paradas técnicas de la Central Térmica de Andorra.

Por clientes hay que destacar:

CLIENTES	MM. Pts. 98/97
Aceralia	70
Torras-Papel	578
Cepsa	230
Repsol Química	131
C. Portland	409
Saltra	186
Endesa	-657
C. Comos	58
Repsol Butano	23
Semat	479
Ejército-Tierra	107
Decoex	158

El índice de puntualidad alcanza el 93,5%, respecto al 82% del año anterior, y al objetivo del 92%.

UNIDAD DE NEGOCIO CARGAS	AÑO 97	(*) AÑO 98	% 98/97	PPTO. 1999
TRÁFICO				
TONELADAS (miles)	18.449	18.520	0,4	19.460
TONELADAS-KM (millones)	7.380	7.213	2,3	7.782
INGRESOS				
Millones de Ptas.	34.516	35.944	4,1	38.155
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./T.K.)	4,79	4,87	1,8	4,90

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

Las principales actuaciones para 1999 son las siguientes:

- * Transformación y Construcción de vagones.
- * Homologación del Eje de Ancho Variable.
- * Modernización y Racionalización de Terminales.
- * Actuaciones en Puertos y Apartaderos.
- * Adecuación de los Sistemas Informáticos de la Unidad de Negocio para el año 2000 e implantación del EURO.

UNIDAD DE NEGOCIO DE TRANSPORTE COMBINADO

Los ingresos en el año 1998 han sido de 18.351 MM. de ptas.(cifra provisional), lo que representa un incremento del 4,9% sobre el año anterior.

A lo largo de todo el año 1998 se han producido una serie de huelgas que han afectado a los resultados, especialmente al transporte internacional, valorándose las pérdidas en 734 millones de pesetas.

Respecto al tráfico marítimo, el fuerte incremento producido en los dos últimos meses ha permitido que el cierre del año se sitúe un 1,5% sobre el presupuesto. Los aumentos de tráfico se debieron principalmente a los clientes: NENUFAR SHIPPING, WITTY, TRANSPORTES ALONSO Y T.M.B.

En el Tráfico Terrestre la actividad comercial se ha comportado de acuerdo a lo previsto, destacando un nuevo tráfico de clinker para el cliente Valenciana de Cementos, junto con un buen comportamiento del sector químico (25%) y alimenticio.

En el aspecto técnico son de destacar las actuaciones llevadas a cabo en el sector de Tráfico Terrestre encaminadas a los aprovechamientos del retorno en vacío.

El índice de puntualidad (retrasos inferiores a 60 minutos) en 1998 se situaba en el 91,9%, respecto al 79,6%, del año anterior, y al 90% marcado como objetivo.

UNIDAD DE NEGOCIO		(*)	%	PPTO.
TRANSPORTE COMBINADO	AÑO 97	AÑO 98	98/97	1999
TRÁFICO				
TONELADAS (miles)	6.950	7.132	2,6	7.500
TONELADAS-KM (millones)	3.814	3.936	3,2	4.107
INGRESOS				
Millones de Ptas.	17.487	18.351	4,9	19.201
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./T.K.)	4,58	4,66	1,7	4,68

(*) Cifras provisionales a 31.12.98

Las principales actuaciones para 1999 son las siguientes:

- * Progresiva implantación de trenes TECO transversales directos.
- * Automatización de la Gestión de terminales.
- * Desarrollo de Sistemas de Identificación Automática e implantación de la "Reserva de Espacios".
- * Implantación progresiva en todas las relaciones de tráfico del Sistema de Aseguramiento de la calidad ISO 9002 y ISO 14001 de Gestión Ambiental.

POLÍTICA TARIFARIA

La política tarifaria de RENFE durante 1998 se estableció de acuerdo con la Orden Ministerial de 26 de Febrero de 1993 por la que se modificó el régimen de precios de determinados bienes y servicios y que derogó la Orden de 23 de diciembre de 1987 a la que estaba sujeta RENFE.

En virtud de la citada Orden Ministerial la política tarifaria de RENFE quedaba establecida:
 Precios **autorizados** de ámbito nacional: "Transporte de viajeros Cercanías y Regional".
 Precios **comunicados** de ámbito nacional: "Transporte de viajeros de Largo Recorrido y Mercancías por ferrocarril".

No obstante, el Contrato Programa Estado-Renfe, 1994-1998, ha establecido que durante la vigencia del mismo, tanto Cercanías como Regionales gozarán del régimen de precios comunicados, orientándose su evolución a la consecución de los ingresos anuales estimados.

El resto de Unidades de Negocio Operadoras gozarán, sin embargo, para el período de vigencia del Contrato-Programa, de régimen de precios libres.

GASTOS RELEVANTES

La evolución de los gastos más relevantes 30/11/1998 siguiente:

	<u>MM. pts</u>	<u>%</u>	<u>PPTO. 1999</u>	<u>%</u>
- Gastos de personal	149.653	35,2	164.357	35,4
- Energía	22.524	5,3	24.421	5,3
- Materiales y servicios	98.360	23,2	108.246	23,3
- Otros Gastos	154.066	36,3	167.442	36,0
TOTAL	424.603	100,0	464.466	100

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

GASTOS DE PERSONAL	
AÑO	MILLONES DE PTAS.
1996	174.643
1997	167.610
1998	149.653(*)
1999	164.357(**)

(*) Cifra provisional a 30/11/98

(**) Presupuestado

DEPENDENCIAS	NUMERO DE EMPLEADOS MEDIOS			
	DIC/96	DIC/97	DIC/98	PPTO.1999
UNIDADES DE NEGOCIO	35.736	34.763	33.941	34.499
ORGANISMOS CORPORATIVOS	1.675	1.619	1.510	1.210
TOTAL RED	37.411	36.382	35.451	35.709

VII.2. PERSPECTIVAS DE LA COMPAÑÍA

VII.2.1 Estimación de las perspectivas comerciales, industriales y financieras

Las actuaciones de RENFE para el futuro vienen determinadas por el Plan de Transporte Ferroviario (PTF), que es el instrumento básico de Planificación Estratégica, con horizonte en el año 2000, que se complementa con la firma de Contratos-Programa quinquenales, y Planes Estratégicos confeccionados por la empresa para los mismos quinquenios. En el PTF se analiza la situación actual, se formulan directrices y objetivos de actuación y se enuncian las principales actuaciones ferroviarias hasta el año horizonte. Su combinación con los Contratos-Programa y los Planes Estratégicos permite analizar las actuaciones a llevar a cabo en el futuro.

A. Plan de transporte ferroviario, PTF.

Es un plan estratégico a largo plazo (horizonte año 2000). El PTF es principalmente un plan de infraestructuras ferroviarias, que incorpora simultáneamente los objetivos y las definiciones de calidad de los servicios exigidos al ferrocarril dentro de los márgenes prefijados por el Gobierno.

El PTF, aprobado por el Gobierno Español en el año 1987, establece las siguientes directrices:

- La red y los servicios ferroviarios se adaptarán a las necesidades de la demanda, adecuándose a los avances técnicos del conjunto de los modos de transporte y prestando un servicio competitivo en aquellos tráficos en los que sea posible.
- En la planificación y gestión de los ferrocarriles se dará prioridad a los factores económicos, evitando el crecimiento de los recursos públicos destinados a su explotación.
- El ferrocarril es un modo de transporte que prestará sus servicios en régimen de concurrencia en el sistema de transporte. En general, los ingresos tarifados deberán cubrir costes de producción. Cuando por razones de política social o de transporte las tarifas no cubran los costes, deberán establecerse con toda concreción los mecanismos compensatorios que permitan a RENFE mantener su nivel de ingresos.
- En los servicios de cercanías y regionales, se dará un trato homogéneo a las distintas poblaciones o áreas servidas, manteniendo niveles de cobertura similares. Se establecerán acuerdos con las administraciones competentes, autonómicas o locales, en los que se incluirán los mecanismos de financiación suficientes para las inversiones y los gastos de explotación.
- En el medio urbano deberán separarse los beneficios derivados de cada inversión para el ferrocarril y para el conjunto urbanístico, al objeto de establecer las correspondientes fórmulas de financiación.

Las anteriores directrices dan lugar a los siguientes grupos de objetivos:

Infraestructuras:

Las inversiones en infraestructuras se concentrarán, prioritariamente, en la Red Básica que debe ser modernizada, elevando las características de diseño a un nivel competitivo con los modos restantes. Simultáneamente deben destinarse los recursos necesarios para el adecuado mantenimiento de la Red.

Las decisiones sobre inversiones en infraestructura y especialmente sobre la construcción de nuevas variantes vendrán precedidas de estudios de rentabilidad y de selección de inversiones.

Servicios de viajeros

En el transporte de viajeros de largo recorrido el esfuerzo ferroviario se concentrará especialmente en los servicios Intercity en aquellos corredores que se estiman rentables, y que en una primera aproximación se definen por las ciudades de tamaño medio y grande situadas a distancias medias.

En los servicios de Cercanías se aprovechará la capacidad de los ferrocarriles para desplazar grandes flujos de viajeros en aquellas ciudades o áreas metropolitanas en las que se creen las condiciones técnicas y económicas adecuadas para ello.

Los servicios ferroviarios de cercanías se coordinarán con los modos restantes, tanto desde el punto de vista de explotación (programación de servicios, horarios, itinerarios, etc.) como el tarifario. Especial atención se prestará a las condiciones de intercambio modal (aparcamientos disuasorios, intercambiadores, etc.).

Mercancías

El tráfico de mercancías se orientará hacia el transporte de grandes masas.

La mejora de calidad se centrará en la reducción y garantía del plazo de transporte, así como en el control e información permanente sobre la situación de las mercancías.

Se potenciará el tráfico entre apartaderos y la utilización de trenes puros y trenes bloque.

Especial atención se prestará a los tráficos intermodales mediante el desarrollo de las técnicas adecuadas y de centros de intercambio modal. Los ferrocarriles mejorarán la accesibilidad a los focos de transporte (puertos principalmente) y desarrollarán centros de almacenamiento y regulación de cargas participando incluso en los procesos logísticos de los clientes.

En los tráficos de carga fraccionada la actuación ferroviaria se orientará hacia tráficos y relaciones con potencial suficiente, de modo que permitan el agrupamiento de las mercancías y el establecimiento de un régimen comercial mixto, carretera-ferrocarril.

Finalmente, teniendo en cuenta el previsible incremento de los tráficos internacionales como consecuencia de la incorporación de España a la CEE, debe atenderse especialmente la problemática de los cambios de ancho de vía mediante el dimensionamiento adecuado de las estaciones fronterizas y el desarrollo de las técnicas utilizables.

Tarifas

Las tarifas evolucionarán, en general, acordes con la propia evolución de los costes de producción y de la calidad del servicio.

En los servicios de viajeros de superior calidad (coches-camas, 1ª clase diurnos, etc.) el objetivo es que las tarifas no sean inferiores a los costes, esto es, no recibirán ningún tipo de subvención. En aquellos tráficos de viajeros en los que se establezcan, por razones de política de transporte o de política social, tarifas inferiores a las de equilibrio (cercanías, regionales, largo recorrido de inferior calidad), se deben establecer con la mayor concreción posible las compensaciones económicas correspondientes y los beneficiarios de las mismas.

En el transporte de mercancías se tenderá hacia unas tarifas en régimen de equilibrio.

Inversiones

A continuación se desglosan las inversiones previstas en el PTF que suponen un total de 2,1 billones de pesetas (cálculo realizado en pesetas de 1986), lo realizado a 31/12/97 así como lo asignado en la Ley de Presupuestos Año 1998 y Proyecto de Ley para 1999.

INSTITUCIONALES	ESTIMACIÓN	REALIZADO A 31/12/97	LEY PRESUP. AÑO 1998	PROYECTO LEY PRESUP.1999
Variantes y accesos	385.400	179.946	916	1.607
Dobles vías	89.900	115.949	24.253	23.640
Cercanías	69.425	91.459	2.263	6.016
Redes Arteriales Ferroviarias	40.650	36.403		
Supresión Pasos a Nivel	70.700	26.009	3.751	2.565
Actuaciones localizadas (Puertos, estaciones, Intercambio Modal y otros)	37.125	75.603	5.409	13.921
INVERSIONES INSTITUCIONALES	(*) 693.200	525.369	36.592	47.749
RENFE	ESTIMACIÓN	Contrato- Programa 88/91	AÑOS 1992/93/94/95 /96/97/98	AÑO 1998
Material Móvil	546.300	143.401	265.547	15.190
Renovación y Tratamiento Infraestructuras	316.100	218.247	301.121	32.802
Racionalización de la Producción	142.000	46.697	(1) 59.500	6.395
Instalaciones de Seguridad	96.100	62.821	(2)	
Acción Comercial (Instalaciones y servicios en Viajeros y Mercancías)	70.700	24.234	(3)	
Trabajos para el Inmovilizado y otros	228.135	82.414	(4) 15.019	
		577.814	641.187	
TOTAL INVERSIONES RENFE	(*)1.399.335	1.219.001		(5)54.387
TOTAL INVERSIONES	2.092.535	1.770.942		

(Cifras en Millones)

(*)DATOS Mº FOMENTO INVERSIONES ESTIMADAS DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (Objetivo año 2000)

(1) Talleres y otros medios de producción.

(2) Incluido en Infraestructura.

(3) Incluido en Talleres y otros medios de producción.

(4) Corresponde a reparaciones cíclicas en talleres propios. A partir de 1994 se recalifica como gasto de explotación.

(5) Pendiente cierre definitivo 1998 Dirección Control Inversiones Corporativo.

B.- Plan Estratégico

El Plan Estratégico de RENFE para el quinquenio 1999-2003 está actualmente en fase de elaboración y su aprobación se producirá coincidiendo con la firma del Contrato Programa 1999-2003 entre el Estado y RENFE.

C. Contrato-Programa 1994-1998

El 27 de octubre de 1994 se firmó por RENFE, el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, un Contrato Programa con una vigencia de 5 años (1994-1998). Dicho Contrato Programa finalizó el 31 de diciembre de 1998, estando pendiente de firma el correspondiente al período 1999-2003.

El Contrato-Programa establece las obligaciones y compromisos mutuos entre la Administración General del estado y RENFE, en el marco de la política económica general y de la política de transportes en particular, en la línea establecida por la normativa comunitaria y de acuerdo con la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, por el que se aprueba el estatuto de RENFE.

Se establece al amparo de lo dispuesto en el artículo 91 del Real Decreto Legislativo 1091/1988 de 23 de noviembre, del Texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Por parte del Estado, los compromisos más importantes incluidos en el Contrato-Programa 1994-1998 eran los siguientes:

- * Realizar aportaciones para:
 - Resultados y gestión de infraestructura.
 - Financiación del plan de recursos humanos.
 - Saneamiento financiero, y actualizarlas cada año en base a parámetros específicos.
 - Regularizar las insuficiencias de consignación por subvenciones anteriores a 1994.

- * Ejecutar con cargo a los presupuestos del MOPTMA todas aquellas inversiones en infraestructura distintas al simple mantenimiento, que se realizará por RENFE.

Las aportaciones estaban previstas de la forma siguiente:

AÑOS	1994	1995	1996	1997	1998
De Explotación	206.731	178.272	189.146	175.328	159.405
De Capital	57.981	125.456	134.998	144.133	162.922
TOTAL	264.712	303.728	324.144	319.461	322.327

(Millones de pesetas)

Estas aportaciones incluyen 5.000 millones de pesetas anuales, a partir de 1995, destinados a financiar el coste de reestructuración de la plantilla y las siguientes cantidades destinadas al saneamiento de la deuda:

AÑOS	1994	1995	1996	1997	1998
Aportaciones para saneamiento	--	(*) 10.000	20.000	30.000	50.000

(Millones de pesetas)

(*) Esta cantidad incluye 831 millones de pesetas para saldar la deuda de TITSA.

Este plan de saneamiento incorporaba los compromisos de saneamiento pendientes del anterior Contrato Programa 1988-1991.

Los objetivos principales por Unidades de Negocio eran los siguientes:

- Cercanías y Regionales: Consecución de los resultados y del coeficiente de cobertura previsto en el cuadro siguiente

AÑOS	1994	1995	1996	1997	1998
CERCANÍAS					
Resultados	-39.113,0	-40.030,0	-40.817,0	-39.683,0	-
Coef. de Cobertura (%)	46,6	48,3	50,4	53,5	37.557,0 56,9
REGIONALES					
Resultados	-9.513,0	-6.969,0	-6.815,0	-6.414,0	-6.174,0
Coef. de Cobertura (%)	58,2	62,9	64,8	67,2	69,3

(Millones de pesetas)

Resultado y AÑO Cobertura Real 1994		AÑO 1995	AÑO 1996	AÑO 1997	AÑO 1998
CERCANÍAS					
Resultados	-38.095	-36.290	-35.343	-32.115	-31.763
Coef. de Cobertura (%)	47,4	51,20	54,00	57,3	57,90
REGIONALES					
Resultados	-8.754	-6.965	-5.759	-5.474	-5.251
Coef. de Cobertura (%)	59,90	70,30	75,30	76,60	78,20

(Millones de pesetas)

Años 1994, 1995 y 1996 según liquidaciones definitivas de la I.G.A.E. Año 1997 según Comisión de Seguimiento, y año 1998 pendiente de liquidar (cifras provisionales).

El coeficiente de cobertura se define como el porcentaje que representan los ingresos totales sobre los gastos totales correspondientes a la UN. Dentro de los gastos totales se incluye la repercusión de los gastos financieros asociados a la inversión.

Tanto en Regionales como en Cercanías, el Estado aportaba una subvención con el objeto de equilibrar los resultados previstos. Esta subvención, en el caso de cercanías, era determinada por el número de viajeros/km. transportados.

Tanto en Cercanías como en Regionales RENFE pasa, en el período 1994-1998, a tener régimen de precios comunicados.

- Resto de Unidades Operadoras y Unidades prestadoras de servicios:

En este ámbito se encuadran las unidades operadoras de Grandes Líneas, A.V.E., Cargas y Transporte Combinado. Asimismo, se incluyen en este apartado todas las unidades prestadoras de servicios a las operadoras, es decir: Centros de Servicios y de Viaje, Mantenimiento de Material Rodante y Tracción.

El objetivo de estas unidades durante el período de vigencia del Contrato-Programa 1994-1998 es alcanzar los resultados siguientes:

AÑOS	1994	1995	1996	1997	1998
Resultados	-78.849	-71.189	-62.906	-53.462	-43.827
Resultados Reales	-75.739	-70.169	-64.956	-50.130	-42.540

(Millones de pesetas)

Años 1994, 1995 y 1996 según liquidaciones definitivas de la I.G.A.E. Año 1997 según Comisión de Seguimiento, y año 1998 pendiente de liquidar cifras provisionales.

Con el fin de dar cumplimiento a estos objetivos, el régimen de precios de las unidades operadoras integradas en este conjunto, pasó a ser de precios libres durante los cinco años.

El Estado subvencionaba anualmente las pérdidas.

-Mantenimiento de Infraestructura y Circulación:

En consonancia con el Estatuto y la LOTT, RENFE asume, por cuenta del Estado, la gestión de la infraestructura de todas las líneas que conforman la R.N.I.(Red Nacional Integrada), entendiéndose como tal la gestión de los recursos dirigidos a su conservación (mantenimiento de infraestructura), así como el control del Tráfico Ferroviario (circulación), ateniéndose, en todo caso, a las variaciones que sufra la red en explotación durante el período.

En el período 1994-1998, la evolución prevista de Trenes-Km (número de Kms. realizados por el número total de trenes asignados a la Unidad de Negocio), era la recogida en el cuadro siguiente:

EVOLUCIÓN DE LOS TRENES-KM. (en miles)

AÑOS	1994	1998
Cercanías	49.618	56.600
Regionales	27.500	21.000
Grandes Líneas	38.973	34.700
A.V.E.	5.800	6.220
Cargas	23.260	30.400
Transporte combinado	8.810	9.400
Paquetería (*)	3.919	3.919
TOTAL	157.880	162.239

(*)Desde finales de 1996 esta Unidad de Negocio cesó en su actividad, repartiéndose parte de su mercado entre la U.N. de Transporte Combinado y la U.N. de Cargas.

Las características de la red a mantener deben adaptarse el servicio a prestar por RENFE y las previsiones de circulación de las unidades operadoras. Sobre estas bases previstas, tanto Mantenimiento de Infraestructura como Circulación, deberán conseguir la calidad prevista para los distintos tramos de red, al coste convenido.

Para el período 94-98, se acepta que la calidad exigida se alcanza con la previsión de gasto asociada a los niveles de resultados siguientes (incluyendo la previsión de gastos financieros asociados al inmovilizado).

AÑOS	1994	1995	1996	1997	1998
UN Mantenimiento Infraestructura	-	-	-	-	-
	108.158	106.976	106.520	105.743	104.735
UN Circulación	-	-	-	-	-
	31.357	30.413	30.211	29.758	29.234
TOTAL	-	-	-	-	-
	139.515	137.389	136.731	135.501	133.969

Millones de pesetas.

Los resultados reales producidos son los siguientes, observándose una significativa mejora respecto al objetivo del Contrato-Programa.

	REAL 1994	REAL 1995	REAL 1996	REAL 1997	REAL 1998
UN Mantenimiento Infraestructura	-103.800	-103.140	-102.520	-96.787	-101.892
UN Circulación	-30.257	-28.992	-27.985	-25.812	-25.088
TOTAL	-134.057	-132.132	-130.505	-122.599	-126.980

(Millones de pesetas)

Años 1994, 1995 y 1996 según liquidaciones definitivas de la I.G.A.E. Año 1997 según Comisión de Seguimiento, y año 1998 pendiente de liquidar cifras provisionales.

Las condiciones en que RENFE asume la gestión de la infraestructura por cuenta del Estado son objeto de un Convenio específico entre el Estado y RENFE que se incluye como anexo al texto del Contrato-Programa.

- Objetivos Generales

En cuanto al programa general de inversiones, RENFE deberá delimitar su inversión en el período del Contrato-Programa 1994-1998 a las cuantías totales recogidas en el siguiente cuadro:

(Cifras en MM. de ptas.)	94/98 PREVISTO	AÑO 1994 REAL	AÑO 1995 REAL	AÑO 1996 REAL	AÑO 1997 REAL	AÑO 1998(*) REAL
CERCANÍAS	69.466	23.137	20.065	15.396	3.783	9.558
REGIONALES	9.573	331	918	3.225	4.791	3.502
GRANDES LÍNEAS	35.744	2.239	10.415	7.622	1.693	2.942
A.V.E.	7.368	1.128	4.060	902	462	535
CARGAS	3.273	309	363	980	1.625	1.860
TRANSPORTE COMBINADO	1.220	57	121	197	783	602
PAQUETERÍA (**)	1.261	288	46	34	-	-
ESTACIONES COMERCIALES	6.757	6.710	821	874	893	673
MTO. MATERIAL RODANTE	17.333	3.979	2.912	2.901	2.368	1.768
TRACCIÓN	10.072	2.150	5.253	1.463	469	173
PATRIMONIO Y URBANISMO	4.702	5.150	451	460	394	1.994
SISTEMAS DE INFORMACIÓN	3.978	452	724	134	404	362
DIR. GENERALES CORPORATIVAS	5.000	407	3.235	682	697	2.016
MANT. DE INFRAESTRUCTURA	144.764	20.661	23.054	28.011	23.041	26.615
CIRCULACIÓN	12.154	1.664	789	1.155	1.774	1.787
T O T A L	332.665	68.662	73.227	64.036	43.177	54.387

(*) Datos provisionales pendientes de aprobación por Consejo de Administración.

(**) Desde finales de 1996 esta Unidad de Negocio cesó en su actividad, repartiéndose parte de su mercado entre la U.N. de Transporte Combinado y la U.N. de Cargas.

El Contrato-Programa 1994-1998 establecía que Renfe no debía contraer compromisos de inversión para años sucesivos a 1998 por un importe superior a 75.000 millones de pesetas, Para dicho importe se autorizó la ampliación hasta 101.000 millones de pesetas en el ejercicio 1998, por la adquisición de 46 nuevos trenes de Cercanías.

Por lo que se refiere a Recursos humanos se establecían unos objetivos específicos en materia de productividad y contención de costes, así como un plan de bajas evaluado en 6.485 personas durante el período 94-98. Renfe haría frente a las necesidades anuales de este Plan a través de su endeudamiento, que tendrá la consideración de deuda por cuenta del Estado.

D. Investigación y Desarrollo

RENFE participa en varias actividades de **investigación y desarrollo** a través de determinados centros operativos y convenios específicos con Organismos Públicos de Investigación (OPIS).

Los centros operativos se coordinan a través de la empresa filial TIFSA (Tecnología e Investigación Ferroviaria) que ostenta la representación técnica a nivel de los grupos de trabajo.

E. Plan de introducción del Euro y Efecto Año 2000

a) Plan de introducción del euro

RENFE ha creado la Dirección del Proyecto Euro, dependiente de la Dirección Corporativa de Finanzas y Administración (D. G. Corporativa), con la misión de determinar el impacto de la implantación del Euro en los aspectos Informáticos, Financieros-Contables, Estratégicos y Comerciales, coordinando e impulsando las acciones a llevar a cabo en toda la Empresa para efectuar la correspondiente adaptación.

RENFE ha decidido mantener su contabilidad en pesetas hasta el 31 de diciembre de 2001, debido, entre otras razones, a la dependencia de RENFE de las consignaciones presupuestarias que se mantendrán en pesetas hasta dicha fecha.

b) Plan de adaptación al año 2000

Dentro de la estructura organizativa de RENFE, la Unidad de Negocios de Servicios Informáticos -UNSIR- gestiona las aplicaciones del área financiera, así como las aplicaciones de otras Unidades de Negocios.

Desde el año 1997, dependiendo de esta Unidad de Negocios -UNSIR- se ha constituido un equipo de trabajo, con dedicación exclusiva, para medir el impacto del cambio de milenio, en todas y cada una de las aplicaciones y demás elementos informáticos que correspondan.

La situación actual del proyecto, permite, que RENFE pueda garantizar, que sus servicios informáticos no se verán afectados por la llegada del Año 2000 y que la repercusión para sus clientes y proveedores será nula.

F. Política ambiental de RENFE

RENFE reconoce la existencia de unos efectos ambientales asociados al mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, que le ha sido confiado por el Estado en virtud del Contrato Programa suscrito entre ambos, así como a las operaciones de transporte que desarrolla sobre las mismas. La responsabilidad de reducir tales efectos compatibilizando al máximo el desarrollo de todas sus actividades con el nivel de protección del medio ambiente que demanda la sociedad.

RENFE se compromete a LOGRAR UN EQUILIBRIO entre la oferta de servicios de transporte ferroviario, con unos estándares de calidad rentables para la Compañía y el impacto ambiental producido por dichos servicios. ESTABLECER un Código de Conducta Medioambiental que, a través de

una serie de principios, desarrolle el alcance de su Compromiso. IMPLANTAR Y DESARROLLAR dicho Código mediante la adopción de los instrumentos de gestión más adecuados, la dotación de los medios que los mismos requieran, así como su difusión interna y externa. COMPROBAR LA EFICACIA del Código mediante la vigilancia de su cumplimiento a todos los niveles de gestión de la Compañía, así como a través de su revisión permanente para adecuarlo a las nuevas demandas sociales.

El Código de Conducta Medioambiental de RENFE se basa en la aplicación de los siguientes principios:

1. Mantener la política corporativa de compromiso en el cumplimiento de la normativa medioambiental vigente y de colaboración con los Organismos oficiales encargados de su supervisión y desarrollo.
2. Exigir a las empresas filiales, contratistas y proveedores idéntico compromiso de cumplimiento de la normativa, materializando esta demanda a través de las políticas de compras de bienes y servicios.
3. Establecer sistemas de vigilancia ambiental basados en el autocontrol por las Unidades de Negocio y en la elaboración de procedimientos internos corporativos de atribución de responsabilidades y supervisión del control de la gestión ambiental.
4. Establecer los programas adecuados que garanticen el máximo respeto hacia los espacios naturales de interés ecológico científico, educativo, cultural, paisajístico o recreativo, que son atravesados por la infraestructura ferroviaria.
5. Implantar los programas oportunos que permitan un uso más racional del agua y de los recursos energéticos.
6. Conseguir una utilización aún más eficiente de los recursos naturales no energéticos, reduciendo el consumo de materias tóxicas y en todo caso procediendo a su progresiva sustitución por las alternativas menos dañinas que la técnica haga viables, aún cuando la legislación en vigor no lo exija, a través de la política de compras.
7. Reducir la generación de residuos y aguas residuales mediante el empleo preferente de sistemas de minimación, reutilización y reciclaje.
8. Adoptar las medidas oportunas en la planificación de instalaciones, de servicios, de la adquisición del nuevo material móvil y del diseño y mantenimiento de los sistemas de vía, con el fin de reducir las molestias por ruido y contribuir a la reducción de las emisiones atmosféricas nocivas.
9. Implantar sistemas de formación, sensibilización y motivación en la protección medioambiental para los trabajadores, técnicos y directivos de todas las unidades organizativas de la compañía.
10. Desarrollar los principios que recoge este Código, por todas y cada una de las Unidades de Negocio de la Compañía, en forma de objetivos y programas de actuación concretos de carácter periódico que consigan el máximo grado de coherencia con los de sus restantes políticas y particularmente con las de Calidad, Seguridad ante emergencias y Riesgos Laborales.

11. Mantener el máximo apoyo corporativo a la adopción de compromisos específicos de mejora medioambiental continua por las Unidades de Negocio, sobre la base de la implantación, certificación y auditoria periódica de sistemas de gestión medioambiental, para instalaciones y/o servicios determinados, desarrollados de acuerdo a las series de normas ISO 14000.

HITOS MEDIOAMBIENTALES

1991

Constitución de un departamento específico de Medio Ambiente.

1992

Se dejan de comprar halones para sistemas contra incendios. Elaboración de la primera norma de procedimiento en materia medioambiental. Primera edición de la cartografía de espacios naturales (Proyecto TREN).

1993

Plan extraordinario de limpieza de vías. Mejoras en el sistema de conducción con importantes ahorros de energía.

1994

Sustitución de los CF's por HFC R- 134a.

1995

Utilización única de HFC R-134a en la UN de Cercanías de Madrid. Segunda edición de la cartografía de espacios naturales (Proyecto TREN).

1996

Desamiantado total de los vehículos existentes. Progresiva desaparición del Mercurio de los rectificadores.

1997

Primera certificación medioambiental ISO-14001 a nivel europeo, para compañías de transporte.

OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES

1998

Obtener la primera certificación ISO-14.001 en Europa en transporte de mercancías peligrosas.

1999

Eliminar el CFC en todo el material de cercanías y en el frío doméstico del AVE. Publicar la primera memoria medioambiental de la compañía.

VII.2.2 POLÍTICA DE ENDEUDAMIENTO FINANCIACIÓN Y RESULTADOS

El artículo 177 de la LOTT establece que "*Corresponde al Gobierno establecer las directrices básicas de la actuación de RENFE en el marco de la política de ordenación y coordinación de los diversos modos de transporte, señalando los objetivos y fines a conseguir y determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado a RENFE, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley presupuestaria.*

Estas actuaciones se plasmarán a través de contratos-programa u otras fórmulas de planificación de objetivos que garanticen la coherencia y continuidad de la gestión de RENFE, contemplen los resultados de la misma y vinculen el apoyo financiero que, en su caso, haya de realizarse a su favor, a la eficacia en dicha gestión".

En el punto VII.2.1. apartado C. se recogen los aspectos más relevantes del Contrato-Programa Estado-Renfe 1994-1998, en relación con las inversiones, cifra de negocios y aportaciones del Estado. Dicho Contrato-Programa ha sido remitido a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y se encuentra a disposición del público en la Dirección de Finanzas de RENFE, Avda. Pío XII, 97 28036 MADRID.

En cuanto a la Gestión de Deuda, el C-P, establece que Renfe tiene encomendada, además de la gestión de la deuda asignada a los activos distribuidos en Unidades de Negocio, la deuda por cuenta del Estado, es decir, la correspondiente a pérdidas acumuladas y aún no compensadas por el Estado, que ascendía a 31-12-95, a 477.655 millones de pts. Esta deuda se incrementaría en la cuantía de las insuficiencias de consignación anuales sobre las aportaciones previstas en este C-P, las liquidaciones complementarias y las diferencias entre las cantidades abonadas por RENFE para el plan de Reestructuración y las subvenciones del Estado para este fin, una vez realizada la actualización correspondiente al ejercicio.

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

Los Presupuestos Generales del Estado, en años sucesivos, destinarán partidas a la reducción paulatina de la deuda por cuenta del Estado, en la medida de las disponibilidades presupuestarias.

A efectos del C-P, se considera como deuda media de Renfe, la media simple de endeudamiento al final de cada año expresado en pesetas, reflejado en las diferentes partidas de balance, tanto a corto como a largo plazo. El porcentaje que la deuda por cuenta del Estado representa sobre la deuda media así calculada, se aplicará a los gastos financieros reales pagados en el ejercicio obteniéndose, en consecuencia, los gastos financieros imputables al Estado.

La deuda de Renfe contraída antes del 11 de febrero de 1994, conserva su carácter hasta su total extinción, en virtud de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Única del R.D. 121/1994 de fecha 28 de enero de aprobación del nuevo Estatuto. En las Leyes de Presupuestos de cada año se fijará el límite de endeudamiento a contraer por RENFE.

Durante 1998 la toma de financiación se realizó de la forma siguiente:

- Préstamo Sindicado (I. C. O.) Junio 1998 por importe de 25.000 MM. de pts.
- Préstamo Eurofima por importe de 20.000 MM. de pesetas.
- Resto en pagarés de empresa y líneas de crédito.

El endeudamiento máximo autorizado para 1999 quedó fijado por la ley 49/1998 de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1999 en 50.000 MM. de pts. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1999, por lo que no afectará a las operaciones de tesorería que se concierten y amorticen en el año, ni se computará en el mismo la refinanciación de la deuda contraída a corto y largo plazo.

VII.2.3 INFORMACION ADICIONAL

Los datos provisionales de cierre a 31.12.98, pendientes de verificación por la auditoría y de aprobación por el consejo de Administración de RENFE son los siguientes:

CONCEPTO	MM. DE PESETAS
Ingresos del ejercicio	230.783
Aportaciones del Estado	244.101
Total ingresos de Gestión	474.884
Total gastos (*)	463.617
Superavit de gestión	11.267

(*) Incluye: Amortizaciones, Gastos Financieros y Resultados Extraordinarios

Miguel Angel Gutiérrez García
Director de Finanzas

Teodoro Rastrero Griñón
Director de Mercado Monetario y Tesorería