



**PROGRAMA DE
EMISIÓN DE PAGARES
AÑO 2001**

700.000.000 EUROS

(Equivalentes a 116.470.200.000 pesetas)

Ampliable a 1.000.000.000 euros

(Equivalentes a 166.386.000.000 pesetas)

(Registrado en la C.N.M.V. con fecha 5 de Abril de 2001)

PAGARES DE ELEVADA LIQUIDEZ

FOLLETO COMPLETO (Modelo RF5)

INDICE	PÁGINA
CAPITULO I PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO.	3
CAPITULO II LA OFERTA PUBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA.	9
CAPITULO V INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA.	37
CAPÍTULO VII EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE LA ENTIDAD EMISORA.	48
ANEXOS	
ANEXO I CERTIFICADO DE ACUERDO DE CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.	71
ANEXO II VALOR EFECTIVO DE UN PAGARE DE 5.000 EUROS NOMINALES	74
ANEXO III VALOR EFECTIVO DE UN PAGARE DE 5.000 EUROS NOMINALES CEDIDOS AL INVERSOR. PAGARES EMITIDOS A PLAZO DE 12 MESES.	77
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).	79
ANEXO V DATOS SOBRE LA CONTRATACIÓN DE LOS TÍTULOS ADMITIDOS A NEGOCIACIÓN EN ALGÚN MERCADO SECUNDARIO ORGANIZADO.	81
ANEXO VI INSCRIPCIÓN EN LOS REGISTROS OFICIALES DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES.	92

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 (modelo RF5) se edita por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en lo sucesivo RENFE), entidad de Derecho Público que adopta la configuración legal de Entidad Pública Empresarial (EPE) de las previstas en el art. 43.1.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, confirman 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 Pagares.

I.2. Organismos supervisores.

El presente folleto completo ha sido inscrito en los Registros Oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores el 5 de Abril de 2001.

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

- I.2.1.** La verificación positiva y el consiguiente registro del folleto por la Comisión Nacional del Mercado de Valores, no implica recomendación de la suscripción o compra de los valores a que se refiere el mismo, ni pronunciamiento en sentido alguno sobre la solvencia de la entidad emisora o la rentabilidad de los valores emitidos u ofertados.
- I.2.2.** El presenta folleto completo no precisa de autorización ni pronunciamiento administrativo previo distinto de la verificación y registro en la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

I.3. Verificación y auditoría de las cuentas anuales.

RENFE no está sujeta al requisito de verificación y registro por la Comisión Nacional del Mercado de Valores de los informes de auditoría y de las cuentas anuales. No obstante, los informes de auditoría de cuentas de los años 1997, 1998 y 1999, han sido remitidos a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Las cuentas anuales de los tres últimos ejercicios de RENFE han sido auditadas por Arthur Andersen y Cía., S. Com., Código de Identificación Fiscal D-79104469, con domicilio en Madrid, calle Raimundo Fernández Villaverde 65, que figura inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC) con el número S-0692.

Del informe de Auditoría de 1999, 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 1999. Los Presupuestos correspondientes al año 2000 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 2001.

**INFORME DE AUDITORIA DE LAS CUENTAS ANUALES
AÑO 1999**

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

II.1.1. Importe nominal del empréstito.

El importe máximo a emitir estará limitado por el saldo vivo de pagarés, que en cada momento no podrá exceder de setecientos millones de euros nominales (equivalentes a 116.470.200.000 pesetas) ampliables a mil millones de euros nominales (equivalentes a 166.386.000.000 pesetas). Dicho saldo comprenderá las emisiones de pagarés vivos puestos en circulación de acuerdo con lo que se expone en el punto II.2., denominados de asignación automática II.2.a. y mediante negociación telefónica II.2.b.

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

El Programa de Emisión de Pagarés a que se refiere este folleto se denominará "Programa de Pagarés RENFE año 2001".

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

Los pagarés son el portador y están representados en anotaciones en cuenta.

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

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 y Circular 2/99 de 22 de abril de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

II.1.3 Importe nominal y efectivo en cada valor.

El nominal de los pagarés de asignación automática será de 5.000 euros (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.1.4 Comisiones y gastos conexos que soporte el suscriptor.

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

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

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

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.1.6. Cláusula de interés.

II.1.6.1. Tipo de interés nominal:

a) Emisiones de asignación automática:

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

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

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

b) Emisiones mediante negociación telefónica:

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

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

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

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

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

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

Consideraciones previas.

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

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

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

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

El análisis que se expone a continuación se estructura en función de la residencia fiscal del inversor.

a) Inversores con residencia fiscal en España.

a.1) Personas físicas contribuyentes del Impuesto sobre la renta de las personas físicas (en adelante, IRPF).

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

La normativa básica aplicable en este supuesto es la siguiente:

- Ley 40/1998 del Impuesto sobre la renta de las personas físicas.

- Real Decreto 214/1999 por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la renta de las personas físicas.

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

Los rendimientos derivados de los activos financieros objeto de la presente emisión deberán quedar sometidos, en el momento de su transmisión o amortización, a retención a cuenta del IRPF al tipo vigente en cada momento, actualmente, el 18 por 100.

- a.2) Personas jurídicas contribuyentes del Impuesto sobre sociedades (en adelante IS).

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

La normativa básica aplicable en este supuesto es la siguiente:

- Ley 43/1995 del Impuesto sobre sociedades.
- Real Decreto 537/1997 por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre sociedades.

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

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

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

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

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

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

La normativa básica aplicable en este supuesto es la siguiente:

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

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

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

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

- cuando se acredite el pago del impuesto.
- cuando el inversor sea residente en otro Estado miembro de la Unión Europea, y no se obtengan a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales por las autoridades fiscales españolas.

- cuando expresamente establezca el correspondiente Convenio o Tratado la exclusión de tributación en España.
- cuando el inversor sea residente en países con los que España haya suscrito un Convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información

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

El tipo de retención será el 18 por 100, salvo que resulte de aplicación las normas contempladas en Convenios para evitar la doble imposición o Tratados internacionales suscritos por España que determinen una reducción efectiva de la imposición en España de dichas rentas, en cuyo caso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos que establezcan el correspondiente beneficio fiscal.

B) Obligados a retener.

En las operaciones sobre activos financieros estarán obligados a retener:

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

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

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

De acuerdo con la normativa tributaria, para proceder a la enajenación u obtención del reembolso de títulos o activos financieros con rendimiento implícito habrá de acreditarse la previa adquisición de los mismos con intervención de las personas o instituciones financieras legalmente obligadas a retener, así como el precio al que se

realizó la operación. A estos efectos, la entidad emisora o la institución financiera interviniente deberá extender la correspondiente certificación.

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

II.1.8. Amortización de los Valores.

II.1.8.1. Precio de reembolso

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

Dado que España está integrada en la tercera fase de la Unión Económica y Monetaria Europea, desde el 1-1-1999 y durante el período de transición de la misma, no existen monedas ni billetes, la Entidad adherida en donde se encuentren depositados los valores efectuará la correspondiente transformación de euros en pesetas si fuese necesario. Una vez finalizado el citado período de transición, el Emisor efectuará todos sus pagos exclusivamente en euros al tipo de conversión establecido, sin gastos para el tenedor de los pagarés.

II.1.8.2. Modalidades de amortización

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

RENFE, con el fin de crear una mayor profundidad y mayor volumen de negociación de los pagarés en el mercado secundario, 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, sin embargo no se superarán los cuatro vencimientos al mes para aquellas emisiones de pagarés realizadas a plazo superior de tres meses.

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.1.7.

En ningún caso RENFE amortizará los pagarés anticipadamente.

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

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

II.1.10. Moneda del empréstito.

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

II.1.11. Cuadro de servicio financiero de empréstito.

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

No obstante, en el anexo II se pueden observar distintos supuestos de adquisición de un pagaré por valor nominal de 5.000 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 que se expone en el punto II.2.a.).

MERCADO PRIMARIO				
Plazo de Emisión (Días)	Tipo de Interés nominal fijado (%)	Precio Efectivo (euros) (1)	Tipo de interés efectivo (%) (2)	Precio efectivo (pesetas) (1)
365	4,25	4.793,45	4,31	797.563
548	4,30	4.689,62	4,36	780.287

(1).-Base de cálculo 360

(2).- Base de cálculo 365

b) **Venta de la Entidad Delegada al inversor.**

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

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

MERCADO SECUNDARIO				
Plazo de Emisión (Días)	Tipo de Interés Negociado (%)	Precio Efectivo (euros)	Tipo de Interés Efectivo (%)	Precio efectivo (pesetas)
365	4,20	4.798,46	4,20	798.397
548	4,25	4.697,11	4,25	781.533

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.1.12 Interés efectivo previsto para el tomador.

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

- Emisiones de asignación automática: el tipo efectivo, para cada plazo, será el equivalente al tipo de interés nominal fijado en cada momento, de acuerdo con lo reflejado en el punto II.1.3.

- Emisiones mediante negociación telefónica: el tipo efectivo, para cada plazo, será el equivalente al tipo de interés nominal concertado en la negociación telefónica.

b) Venta de la Entidad Delegada al inversor:

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

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

b.1) Pagarés hasta 365 días inclusive

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

b.2) Pagarés a plazo superior a 365 días

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

En donde:

N = Nominal.

E = Efectivo.

i = Tipo de interés nominal negociado en %.

d = Plazo de emisión en días.

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

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

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

En donde:

E = Importe efectivo invertido en la compra.

N = Nominal adquirido.

i = Tipo de interés efectivo anual en %, o TIR.

d = Plazo de emisión en días.

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

II.1.13. Interés efectivo previsto para el emisor.

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

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

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

CONCEPTOS	EUROS	PESETAS
- Coste por tasas de inscripción C.N.M.V.	28.000	4.658.808
- Tasa por supervisión C.N.M.V.	25.500	4.242.843
- Admisión a cotización Mercado A.I.A.F.	70.000	11.647.020
- Coste por tasas inscripción en el S.C.L.V.	318	52.884
- Anuncios legales y otros	24.182	4.023.573
TOTAL	148.000	24.625.128

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.

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

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

En donde:

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

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

Con fecha 30 de marzo de 2001 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	P-2
Baa1	
Baa2	
Baa3	P-3

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

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

II.2. Procedimiento de emisión y colocación de los pagarés

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

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

a) Emisiones de asignación automática

Los pagarés emitidos a través de asignación automática se instrumentan mediante un programa continuo, con emisiones diarias a 12 y 18 meses, y con nominal de los pagarés de 5.000 euros (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.1.7.

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

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

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

b) Emisiones mediante negociación telefónica

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

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

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.

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

RENFE establecerá para cada Entidad Delegada los siguientes documentos:

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

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

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

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

II.2.1. Solicitudes de Suscripción o adquisición.

II.2.1.1. El mercado de pagarés de RENFE se instrumenta mediante un programa de emisiones continuas destinado al mercado minorista de último inversor (según se expone en el punto II.2.a.) complementado con un mercado de negociación telefónica destinado al mercado mayorista o inversor institucional (según se expone en el punto II.2.b.).

II.2.1.2. Los pagarés de RENFE, una vez admitidos a cotización en Mercado Secundario y cumplidos los requisitos contemplados en la Orden Ministerial de fecha 31 de julio de 1991 sobre valores de elevada liquidez, serán aptos para cubrir las exigencias de inversión de 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.2.1.3. Tras la verificación y registro por parte de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, el presente programa de pagarés tendrá una duración de un año a contar desde la fecha de la primera emisión realizada al amparo del Folleto Informativo inscrito en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

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

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

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

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

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

Estos pagarés estarán representados por anotaciones en cuenta, por tanto se seguirán los mecanismos establecidos por las normas de funcionamiento del Mercado 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 registrará 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.2.2. Colocación y Adjudicación de los Valores.

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

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

II.2.2.1. Relación de entidades delegadas que intervienen en la colocación o comercialización de los valores.

Actualmente las Entidades Delegadas de RENFE son las siguientes:

BANCOS

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

- II.2.2.2. No existe Entidad Directora en las emisiones de pagarés amparados en el presente programa.
- II.2.2.3. Las Entidades Delegadas no aseguran la colocación de los valores a los que hace referencia el presente folleto.
- II.2.2.4. No procede.
- II.2.2.5. Los procedimientos de colocación de este programa de pagarés no permiten la realización de prorrateo.

II.2.3. Plazo y forma de entrega de los valores.

Los valores negociables estarán representados por medio de anotaciones en cuenta con arreglo a 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.

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

II.2.4. No procede.

II.3. Información legal y acuerdos sociales.

II.3.1. El Programa de Emisión de Pagarés de Empresa a que se refiere este folleto se efectúa al amparo del acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en su sesión de 27 de febrero de 2001, 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 13/2000 de Presupuestos Generales del Estado para 2001.

La Ley 13/2000 fija para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles un importe de 65.000 millones de pesetas (390.657,87.-euros). Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2001, 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 700 MM de euros (equivalentes a 116.470.200.000 pesetas) ampliable hasta 1.000 MM de euros (equivalentes a 166.386.000.000 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 de 2001, sea tal que, sumado al resto de recursos concertados dentro del mismo año, no supere el endeudamiento total autorizado.

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

II.3.2. No procede.

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

II.3.5. Régimen jurídico de los valores.

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

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

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, Orden Ministerial de 12 de julio de 1993., y a la Circular 2/1999, de 22 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

II.3.6. Garantías de la Emisión u oferta.

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

II.3.7. Forma de representación.

Los valores negociables estarán representados por medio de anotaciones en cuenta con arreglo a lo dispuesto en el R.D. 116/1992 de 14 de febrero, y se constituirán como tales en virtud de su inscripción en el correspondiente registro contable, de acuerdo con los plazos y procedimientos habituales practicados por el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, entidad encargada de la compensación y liquidación de los pagarés, con domicilio en Madrid, calle Orense número 34.

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

II.3.8. Sometimiento a fuero.

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

II.3.9. Ley de Circulación de los Valores.

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

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

II.4. Cotización en mercados secundarios organizados.

II.4.1 RENFE solicitará la admisión a cotización en 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.4.2. Datos relativos a la negociación de valores de Renta Fija de RENFE.

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

Emisión	Clase de Valor	Importe Vivo x 10 ⁶ .	Nominal por Título (pts.)	Números de Títulos
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
Julio 1995	Bonos	6.000	25.000.000	240

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 14 emisiones efectuadas entre 1946 y 1957, todas ellas al 4% de interés y que representan un importe nominal vivo de 1.821,2 millones de pesetas a 31 de enero de 2001. 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.4.2.1. Datos sobre la contratación de los títulos admitidos a negociación oficial.

Ver anexo V.

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

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

Banco Santander Central Hispano, S.A.
 C.A.M.P. de Madrid
 Barclays Bank, S.A.
 Confederación Española de Cajas de Ahorros (C.E.C.A.)
 Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
 Ahorro Corporación Financiera, S.V.B., S.A.

(en adelante **Entidades de Liquidez al Mercado**), en las condiciones establecidas en el contrato de liquidez depositado en 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 y venta de los Pagarés aquí referenciados, una vez que sean admitidos a cotización en el mercado de Renta Fija de la Asociación de Intermediarios de Activos Financieros (AIAF) de acuerdo con las distintas estipulaciones de este contrato. Los precios de compra ofrecidos por las **Entidades de Liquidez 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:

ENTIDADES DE LIQUIDEZ AL MERCADO	MM. de euros
Banco Santander Central Hispano, 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
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	30
Ahorro Corporación Financiera, S.V.B, S.A.	3
TOTAL	153

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

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

Los precios de compra estarán en función de las condiciones 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 consideren oportuno. Estos precios representarán las rentabilidades que las **Entidades de Liquidez al Mercado** consideren prudente establecer en función de su percepción de la situación del mercado de Pagarés y de los mercados de Renta Fija en general, así como de otros mercados financieros.

La cotización de **precios de venta** estará sujeta a la disponibilidad del papel en el mercado, comprometiéndose las **Entidades de Liquidez al Mercado** a actuar con la máxima diligencia e interés para localizar, ya sea en sus propias carteras, en la de otras Entidades, o bien en la de la propia RENFE, títulos con los que corresponder a las posibles demandas de clientes y/o del mercado. La diferencia entre los precios de compra y venta no superará en ningún caso 0,50 puntos porcentuales.

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 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 Central Hispano, S.A.	SCHBOND
C.A.M.P. de Madrid	CAJAP
Barclays Bank, S.A.	BRCY
Confederación Española de Cajas de Ahorros (C.E.C.A.)	CAJB
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	BBVACORP09
Ahorro Corporación Financiera, S.V.B.,S.A.	ACFR

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

En 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.

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

II.5.1. Finalidad del Programa de Emisión de Pagarés

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

II.5.1.2. No aplicable.

II.5.2. Cargas y servicios de la financiación ajena.

CARGAS DE LA FINANCIACIÓN AJENA					
	1999	2000	2001 (1)	2002 (1)	2003 (1)
Emisiones Renta Fija	15.768	13.790	16.669	10.885	9.131
Resto Deuda	53.129	49.417	50.345	45.153	39.874
TOTAL	68.897	63.207	67.014	56.038	49.005

Cifras en millones de pesetas.

(1).- Importes estimados con datos a 31/12/2000.

SERVICIO DE LA FINANCIACIÓN AJENA					
	1999	2000	2001 (1)	2002 (1)	2003 (1)
Emisiones Renta Fija	413.972	399.950	299.094	249.000	230.000
Resto Deuda	43.944	83.193	141.964	100.347	106.182
TOTAL	457.916	483.143	441.058	349.347	336.182

Cifras en millones de pesetas.

(1).- Importes estimados con datos a 31/12/2000.

AVALES Y OTRAS GARANTÍAS DE RENFE				
1999	2000 (1)	2001 (1)	2002 (2)	2003 (3)
11.913	8.523	8.500	8.400	8.300

Cifras en millones de pesetas.

(1).- Importes estimados con datos a 31/12/2000

CAPÍTULO V
INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

CAPITULO V
INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA ENTIDAD EMISORA

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

Los Presupuestos anuales de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles liquidados y verificados por la IGAE son los siguientes:

	AÑO 1997			AÑO 1998		
	PRESUP	REAL	DIF.	PRESUP.	REAL	DIF.
GASTOS DE PERSONAL (1)	164.977	167.610 (3)	2.633	163.500	173.449	9.949
GASTOS FINANCIEROS	102.068	94.629	-7.439	89.153	79.725	-9.428
COMPRAS, SERVICIOS EXTERNOS Y OTROS GASTOS(2) (5)	125.839	124.625	-1.214	129.995	130.442	447
AMORTIZACIONES	79.329	78.449	-880	81.231	78.949	-2.282
PROVISIONES (4)	11.388	10.206	-1.182	10.506	8.855	-1.651
TOTAL DEBE	483.601	475.519	-8.082	474.385	471.420	-2.965
VENTAS NETAS	162.131	167.269	5.138	174.551	178.265	3.714
INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN (3)	36.299	37.118	819	41.587	44.170	2.583
SUBVENCIONES A EXPLOTACIÓN	216.611	219.366 (3)	2.755	208.477	213.388	4.911
PROVISIONES APLIC. A SU FINALIDAD (4)	10.163	9.941	-222	8.962	8.049	-913
PERDIDA DE EXPLOTACIÓN	58.397	41.825	-16.572	40.808	27.548	-13.260
TOTAL HABER	483.601	475.519	-8.082	474.385	471.420	-2.965

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 a la columna de Real.
- (2) Incluye Pérdidas por Retiro de Inmovilizado. Además en la columna de Real se incorporan Resultados Extraordinarios.
- (3) Incluye Aplicación Subvenciones en Capital.
- (4) A partir de 1999 y con la autorización de la I.G.A.E. Renfe ha modificado el criterio de contabilización de las grandes reparaciones del Material Rodante efectuadas en sus propios talleres. Actualmente se registran como gasto del ejercicio en que se realizan; esto explica la reducción de provisión y provisiones aplicadas a su finalidad de los ejercicios 1999, 2000 y 2001.
- (5) Las modificaciones introducidas por la Ley 66/1997, han establecido un nuevo método de cálculo del porcentaje de deducción de la cuotas de IVA soportado, suponiendo para Renfe en 1999 un

incremento en la cifra de gastos correspondiente a IVA soportado no deducible de 9.160 MM. de ptas. que no fueron presupuestados y que se incluyen en este epígrafe. Para los años siguientes este concepto ha sido presupuestado.

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

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

Los Presupuestos anuales de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles de los dos últimos años, junto con el presupuesto para el año 2001 son los siguientes:

	AÑO 1999			AÑO 2000 (30-11-2000)			AÑO 2001
	PRESUP.	REAL	DIF.	PRESUP.	REAL	DIF.	PPTO.
GASTOS DE PERSONAL (1)	164.357	171.827	7.470	151.939	163.249	11.310	175.134
GASTOS FINANCIEROS	71.996	64.985	-7.011	60.090	63.738	3.648	73.900
COMPRAS, SERVICIOS EXTERNOS Y OTROS GASTOS(2) (5)	134.985	144.191	9.206	137.728	135.745	-1.983	158.489
AMORTIZACIONES	81.617	79.848	-1.769	75.585	73.870	-1.715	83.660
PROVISIONES (4)	613	169	-444	259	194	-65	96
TOTAL DEBE	453.568	461.020	7.452	425.601	436.796	11.195	491.279
VENTAS NETAS	186.063	188.220	2.157	178.903	179.699	796	209.516
INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN (3)	40.700	42.832	2.132	45.259	48.619	3.360	57.744
SUBVENCIONES A EXPLOTACIÓN	191.820	197.304	5.484	174.487	182.834	8.347	201.324
PROVISIONES APLIC. A SU FINALIDAD (4)	0	0	0	0	0	0	0
PERDIDA DE EXPLOTACIÓN	34.985	32.664	-2.321	26.952	25.644	-1.308	22.695
TOTAL HABER	453.568	461.020	7.452	425.601	436.796	11.195	491.279

(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 a la columna de Real.
- (2) Incluye Pérdidas por Retiro de Inmovilizado. Además en la columna de Real se incorporan Resultados Extraordinarios.
- (3) Incluye Aplicación Subvenciones en Capital.

- (4) A partir de 1999 y con la autorización de la I.G.A.E. Renfe ha modificado el criterio de contabilización de las grandes reparaciones del material rodante efectuadas en sus propios talleres. Actualmente se registran como gasto del ejercicio en que se realizan; esto explica la reducción de provisión y provisiones aplicadas a su finalidad de los ejercicios 1999, 2000 y 2001.
- (5) Las modificaciones introducidas por la Ley 66/1997, establecieron un nuevo método de cálculo de deducción de IVA soportado, suponiendo para Renfe en 1999 un incremento en la cifra de gastos correspondientes al IVA soportado no deducible de 9.160 MM. de ptas. que no fueron presupuestados y que se incluyen en este epígrafe. Para los años siguientes este concepto ha sido presupuestado.

El ejercicio 1999 está pendiente de liquidación definitiva por la Intervención General de la Administración del Estado, y el ejercicio 2000 además está pendiente del cierre de cuentas y aprobación por el Consejo de Administración de Renfe.

V.3 OPERACIONES DE ENDEUDAMIENTO

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

Las operaciones de préstamo o de empréstito concertadas por RENFE que se encuentran pendientes de vencimiento al 31.12.2000, así como las amortizaciones y cargas financieras de los tres próximos años se exponen en el siguiente cuadro:

	Endeudamiento A 31/12/2000	AMORTIZACIONES Y CARGAS FINANCIERAS					
		2001		2002		2003	
		Amortiz.	Cargas	Amortiz.	Cargas	Amortiz.	Cargas
Pagarés	69.072	131.874	6.842	19.802	1.058	-	-
Obligaciones	100.000	-	9.827	8.000	9.827	-	9.131
Préstamos	291.935	95.000	15.820	50.000	13.400	20.000	10.400
Financ. Exterior	679.955	46.957	34.525	42.381	31.753	86.270	29.474
	1.140.962	273.831	67.014	120.183	56.038	106.270	49.005

(Datos al 31/12/00 en millones de pesetas)

La deuda de RENFE a 31 de enero de 2001 es la siguiente:

CONCEPTO	IMPORTE (*)
Pagarés	93.635
Obligaciones	100.000
Préstamos Ptas.	285.855
Financiación Exterior	726.982
TOTAL DEUDA	1.206.472

(*) Cifras en millones de pesetas

(**) A cambios de 31.01.2001.

A continuación se relacionan los empréstitos, pendientes de vencimiento a 31 de enero de 2001:

A) Pagarés:

SALDO VIVO A 31 ENERO 2000	
VENCIMIENTO	NOMINAL TOTAL
FEBRERO 2001	14.172.880.320
MARZO 2001	31.065.930.060
ABRIL 2001	1.705.456.500
MAYO 2001	10.271.007.780
JUNIO 2001	4.824.362.070
JULIO 2001	3.914.230.650
AGOSTO 2001	1.504.129.440
SEPTIEMBRE 2001	691.333.830
OCTUBRE 2001	5.285.251.290
NOVIEMBRE 2001	3.464.156.520
DICIEMBRE 2001	5.435.830.620
ENERO 2002	6.322.668.000
MARZO 2002	2.469.168.240
ABRIL 2002	1.284.499.920
MAYO 2002	1.001.643.720
JUNIO 2002	31.613.340
JULIO 2002	191.343.900
TOTAL	93.635.506.200

Cifras en pesetas.

Obligaciones admitidas a cotización.

RENFE tiene admitidas a cotización en Bolsa las siguientes emisiones:

Emisión	Importe Vivo x 10⁶	Nominal por Título (Ptas.)	Número de Títulos
Julio 1994	10.000	25.000.000	400
Julio 1994	15.000	25.000.000	600
Octubre 1994	8.000	25.000.000	320
Diciembre 1994	3.000	25.000.000	120
Julio 1995	6.000	25.000.000	240

A 31 de enero de 2001, RENFE tenía admitida a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija las siguientes emisiones:

Emisión	Importe Vivo x 10⁶	Nominal por Título (Ptas.)	Número de Títulos
Mayo 1994	8.000	25.000.000	320
Mayo 1994	10.000	25.000.000	400
Junio 1994	10.000	25.000.000	400
Marzo 1996	30.000	5.000.000	6000

Con independencia de las obligaciones en circulación anteriormente relacionadas, RENFE tiene admitidas a cotización 14 emisiones efectuadas entre 1946 y 1957, todas ellas al 4% de interés y que representan un importe nominal vivo de 1.821,2 millones de pesetas a 31 de enero de 2001. 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.

B) Financiación Exterior:

DIVISAS	IMPORTE
EUR	1.141.193.123
DEM	633.237.551
CHF	1.822.691.026
JPY	48.516.666.667
FRF	200.000.000
ESP	205.134.215.227
TOTAL C/V PESETAS (*)	1.004.231.876.963

(*) A cambios del 31/01/2001

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

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 30.133 MM. Ptas.(48% 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 3.211 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 4.587 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 2.489 MM. Ptas., que representa el 5% del total.

Año 1999

De las inversiones realizadas en este ejercicio destacan:

- Las inversiones de mantenimiento de los activos de infraestructura que han alcanzado la cifra de 18.036 MM. de ptas. (22% de la inversión total).
- 1.763 MM. de ptas. (2% del total) se han invertido en la rehabilitación y modernización del equipamiento para control de tráfico.
- 18.431 MM. de ptas. (23% del total) se han destinado 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 han invertido 6.738 MM. de ptas. (8% del total) de los que 2.187 MM. de ptas. corresponden a la mejora y modernización de estaciones de la Red de Cercanías.
- 1.759 MM. de ptas.(2% del total) se han destinado 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 3.815 MM. de ptas. de los que 179 MM. se han desembolsado en el ejercicio.

- Para la instalación de la nueva red troncal de fibra óptica se han invertido 14.069 MM. de ptas. (17% del total).

Año 2000

De las inversiones realizadas en este ejercicio destacan (*):

- Inversión en mantenimiento y reposición de activos de infraestructura y circulación que alcanzan la cifra de 39.127 MM. de ptas. (45% del total).
- Adquisición de 16+3 composiciones Talgo (contrato de 1999) por valor de 11.584 MM. de ptas. cuya inversión en el ejercicio ha sido de 6.903 MM. de ptas.
- En nuevos vagones de mercancías se invertirán 554 MM. de ptas.
- Para la instalación de la red troncal de telecomunicaciones comerciales se invertirán 5.910 MM. de ptas.
- Construcción de 7 trenes diesel (contrato de 1999), cuya inversión en el ejercicio será de 928 MM. de ptas. (1% de la inversión total).
- Adquisición de 46 nuevos trenes de cercanías (contrato de 1998 por valor de 26.000 MM. de ptas.), cuya inversión en el ejercicio alcanza la cifra de 9.865 MM. de ptas. (11% del total).
- Modernización de terminales y estaciones que supondrá una inversión de 2.834 MM. de ptas. que representa el 3% del total.

(*) Pendiente del cierre del ejercicio.

Año 2001

De las inversiones previstas para realizar en el ejercicio se destacan:

- 45.972 MM de ptas.(49% del total) en reposición, modernización y rehabilitación de activos correspondientes a la administración de infraestructura.
- Las unidades de negocio operadoras de transporte que forman parte del Plan de Viabilidad, invertirán 24.009 MM de ptas. (25% del total), destacando en Grandes Líneas 5.113 MM de ptas. correspondientes a la anualidad del contrato de adquisición de 19 composiciones Talgo firmado en 1999 y la Unidad de Negocio de cargas con 8.586 MM. De ptas. de los que el 70% corresponden a la adquisición de nuevos vagones.
- Cercanías invertirá 5.155 MM de ptas. De los que el 43% corresponden a la adquisición de nuevos trenes.
- Regionales invertirá 5.155 MM de ptas. De los que el 43% corresponden a la adquisición de nuevos trenes.

- Finalmente, se destacan 2.147 MM. De ptas. correspondientes a inversiones ligadas al negocio de Telecomunicaciones Comerciales y 18.865 MM de ptas. En inversiones ligadas a la comercialización en terminales de viajeros.

CUENTA DE RESULTADOS ACUMULADA A 30 DE NOVIEMBRE DE 2000

CONCEPTOS	Millones de Pesetas	Miles de Euros
INGRESOS VIAJEROS	130.033	781.514
U.N. GRANDES LINEAS	48.431	291.076
U.N. REGIONALES	14.200	85.344
U.N. CERCANIAS	40.697	244.594
U.N. AVE	26.705	160.500
INGRESOS MERCANCIAS	49.666	298.499
U.N. CARGAS	31.400	188.718
U.N. TRANSPORTE COMBINADO	18.266	109.781
INGRESOS VARIOS	43.203	259.655
Trabajos inmovilizado y almacenes	3.908	23.488
Beneficios Venta Inmovilizado	10.451	62.812
Alquileres y cánones	16.061	96.528
Otros Ingresos	9.626	57.853
Convenios Especificos CC.AA.	3.157	18.974
APLICACIÓN SUBVENCIONES EN CAPITAL	5.416	32.551
TOTAL INGRESOS	228.318	1.372.219
GASTOS DE PERSONAL (*)	154.902	930.980
ENERGIA DE TRACCION	22.360	134.386
MATERIALES Y SERVICIOS	105.033	631.261
Energia U.D.T.	3.824	22.983
Consumos Materiales	16.449	98.860
Servicios Externos	84.760	509.418
TOTAL GASTOS	282.295	1.696.627
EFECTO PRORRATA IVA	7.758	46.627
RESULTADO ANTES AMORTIZACION E INTERESES	-61.735	-371.035
VARIACION PROVISIONES PARA REPARACIONES	194	1.166
AMORTIZACION	73.870	443.967
PERDIDAS POR RETIROS DE INMOVILIZADO	1.057	6.353
RESULTADO ANTES DE INTERESES	-136.856	-822.521
INTERESES Y GASTOS FINANCIEROS	63.738	383.073
RESULTADO DE GESTION	-200.594	-1.205.594
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	463	2.782
RESULTADO (Anterior a Subvenciones)	-200.131	-1.202.812
SUBVENCIONES (**)	174.487	1.048.688
Servicio Público de CERCANIAS	29.369	176.511
Servicio Público de REGIONALES	6.908	41.518
Administracion de la INFRAESTRUCTURA	110.548	664.407
Intereses DEUDA DEL ESTADO	27.662	166.252
RESULTADO	-25.644	-154.124
COMPENSACION DE PERDIDAS	31.381	188.604
SUPERAVIT/DEFICIT DE GESTION	5.737	34.480

(*) En este epígrafe no se incluyen 8,347 millones de pesetas (50.166 miles de EUROS) correspondientes a Indemnizaciones por Jubilaciones Anticipadas ERE/99

(**) Subvenciones aprobadas en el Contrato Programa 1999-2000

BALANCE DE SITUACION AL 30 DE NOVIEMBRE DE 2000

ACTIVO	Millones de Pesetas	Miles de Euros
101 INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	696	4.183
102 INMOVILIZADO MATERIAL BRUTO	2.042.114	12.273.352
103 AMORTIZACION ACUMULADO INM. MATERIAL	-1.133.215	-6.810.759
104 INMOVILIZADO EN CURSO	134.148	806.246
105 INMOVILIZADO FINANCIERO	19.388	116.524
10 TOTAL INMOVILIZADO	1.063.131	6.389.546
110 INTERESES NO DEVENGADOS	503	3.023
111 OTROS GASTOS A DISTRIBUIR	3.203	19.251
11 GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	3.706	22.274
121 SITUACIONES TRANSITORIAS FINANCIACION	490.094	2.945.524
122 SUBVENCIONES A LA EXPLOTACION	25.335	152.266
123 SUBVENCIONES PLAN RECURSOS HUMANOS	22.117	132.926
124 CUENTA DE TRANSPORTE	8.767	52.691
125 OTRAS CUENTAS A COBRAR	79.833	479.806
12 ESTADO Y ORGANISMOS OFICIALES	626.146	3.763.213
130 EXISTENCIAS	11.603	69.735
1312 SUBVENCION A LA EXPLOTACION	19.313	116.074
1313 SUBVENCIONES PLAN RECURSOS HUMANOS	833	5.006
1314 OTRAS CUENTAS A COBRAR	1	6
131 ESTADO Y ORGANISMOS OFICIALES C/P	20.147	121.086
1320 CLIENTES Y DEUDORES	24.832	149.244
1322 REALIZABLE PTE LIQUIDACION	5.822	34.991
1323 PREVISIONES INGRESOS PENDIENTES	17.589	105.712
1324 INTERESES OPERACIONES SWAP	10.667	64.110
132 TOTAL DEUDORES C/P	58.910	354.057
134 TESORERIA	238	1.430
1350 INTERESES NO DEVENGADOS	979	5.884
1351 OTRAS CUENTAS TRANSITORIAS	838	5.036
135 AJUSTES POR PERIODIFICACION	1.817	10.920
13 ACTIVO CIRCULANTE	92.715	557.228
TOTAL ACTIVO	1.785.698	10.732.261

PASIVO	Millones de Pesetas	Miles de Euros
200 CAPITAL	576.251	3.463.339
201 RESERVAS	631	3.792
203 RESULTADO DEL EJERCICIO	-25.644	-154.124
204 RESULTADOS PENDIENTES DE APLICACION	-306.217	-1.840.401
205 APORTACIONES COMPENSACION PERDIDAS	356.090	2.140.144
206 APORTACIONES COMP. PERDIDAS ANTERIORES A 1994	12.440	74.766
207 SANEAMIENTO ADAPTACION PRINCIPIOS	-180.020	-1.081.942
20 FONDOS PROPIOS	433.531	2.605.574
210 FONDOS FEDER	77.860	467.949
211 OTROS INGRESOS A DISTRIBUIR VARIOS EJERCICIOS	13.190	79.273
21 INGRESOS A DISTRIBUIR VARIOS EJERCICIOS	91.050	547.222
220 PROVISION GRANDES REPARACIONES	2.801	16.834
221 PROVISIONES OBLIGACIONES PERSONAL	45.336	272.475
22 PROVISION RIESGOS Y GASTOS	48.137	289.309
230 OBLIGACIONES Y BONOS	100.000	601.012
231 PAGARES DE EMPRESA	4.346	26.120
232 DEUDAS ENTIDADES DE CREDITO	849.328	5.104.564
234 PROVEEDORES INMOVILIZADO L/P	13.867	83.342
235 OTRAS DEUDAS L/P	9.868	59.308
23 EXIGIBLE A LARGO PLAZO	977.409	5.874.346
240 HACIENDA PUBLICA	2.054	12.345
242 SEGURIDAD SOCIAL	2.751	16.534
24 ESTADO Y ORGANISMOS OFICIALES	4.805	28.879
251 PAGARES DE EMPRESA	87.454	525.609
252 DEUDAS ENTIDADES DE CREDITO	14.054	84.466
254 INTERESES A PAGAR C/P	24.713	148.528
255 INTERESES DE OPERACIONES SWAP	8.992	54.043
256 PROVEEDORES	32.536	195.545
257 COMPRAS Y SERVICIOS PENDIENTES	54.230	325.929
259 OTRAS DEUDAS	5.985	35.971
25 EXIGIBLE A CORTO PLAZO	227.964	1.370.091
260 INGRESOS ANTICIPADOS	2.276	13.679
261 CUENTAS TRANSITORIAS	526	3.161
26 AJUSTES POR PERIODIFICACION	2.802	16.840
TOTAL PASIVO	1.785.698	10.732.261

CAPITULO VII

**EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE
LA ENTIDAD EMISORA**

VII.1 EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS DE RENFE

Según los datos de los que se dispone a 31 de Diciembre de 2000, se han cubierto los objetivos económicos, técnicos y de calidad previstos en el Contrato-Programa 1999-2000.

Los incrementos experimentados en los ingresos por clientes así como en el número de viajeros transportados, junto con la positiva valoración de los servicios ofertados que tienen los clientes, son datos que ponen de manifiesto que las mejoras experimentadas en la gestión en los últimos años, están dando sus frutos y que el ferrocarril, como medio de transporte, vuelve a estar presente en determinados segmentos del mercado y es demandado por la sociedad.

El Ministerio de Fomento ha sido sensible a estas demandas y ha optado de forma decisiva por el desarrollo del modo ferroviario al poner en marcha un Plan de Infraestructuras que va a situar al ferrocarril español en los niveles que debe exigírsele para el siglo XXI.

Este plan no se centra exclusivamente en la construcción de nuevas infraestructuras de altas prestaciones, como las ya en marcha del Madrid- Barcelona- Frontera Francesa, cuyo tramo hasta Lérida se inaugurará en el 2002 y hasta Barcelona en el 2004, o las que en breve comenzarán del Córdoba- Málaga, Madrid - Valladolid o Madrid - Levante; sino al contemplar también grandes inversiones en la red de cercanías (nuevas líneas en los núcleos de Madrid, Barcelona y Sevilla) y en la línea convencional, de modo que se contemple la infraestructura ferroviaria, sea del tipo que sea, especializada o generalista, como un todo único, equipada, que aporte soluciones sobre la reducción de tiempos de viaje y con unas altas condiciones de velocidad y confort que redunden en la mejora de competitividad y eficacia de los operadores.

Esta inversión en infraestructura va a ir acompañada, además, de fuertes inversiones en material por parte de Renfe. En el presente año, se resolverán los tres concursos convocados de material para circular por las líneas de alta velocidad (para 350 Km./h, para 270 Km./h y aptos para ancho variable) así como el de 15 trenes regionales diesel.

De cara al futuro del ferrocarril, el año 2000 ha visto desarrollarse el proceso de codecisión que ha conducido a la inmediata publicación de las Directivas Comunitarias que componen el “Paquete Infraestructura”, un nuevo e importantísimo avance en la política ferroviaria de la Unión Europea.

De la mano de la aprobación de tres nuevas directivas se iniciará la liberalización del transporte ferroviario, comenzando por el mercado internacional de mercancías.

El Consejo de Ministros de la Unión Europea, celebrado el 20 y 21 de diciembre de 2000, ratificó los textos definitivos de estas tres directivas. El paquete legislativo entrará en vigor próximamente y todos los Estados miembros deberán realizar las adaptaciones necesarias para cumplir con los mandatos de dichas Directivas.

En síntesis, las principales afectaciones al modelo ferroviario vigente que van a derivar de este nuevo marco legislativo serán las siguientes:

- Derecho de entrada de nuevos operadores en el tráfico internacional de mercancías, en principio en la denominada Red Transeuropea de Transporte de mercancías, pero en un máximo de siete años a toda la red ferroviaria existente.
- Imposibilidad de que las funciones de gestión de la infraestructura (emisión de licencias a las empresas ferroviarias, asignación y decisión del reparto de capacidades, fijación de los precios por el uso de la infraestructura y control del respeto a las obligaciones de servicio público) sean realizadas por entidades o empresas que sean a su vez empresas prestadoras de servicios ferroviarios.
- Obligatoriedad de llevar cuentas de pérdidas y ganancias y balances independientes para los servicios de transporte ferroviario de mercancías.

En suma pues, con la entrada en vigor de esta nueva legislación, el modelo ferroviario actual deberá abrirse a la competencia, deberá adoptar una remodelación empresarial y, además, deberá avanzar en el perfeccionamiento y transparencia de las cuentas por actividades.

La estrategia de Renfe ha sido, en los últimos años, de ir preparando y realizando las adaptaciones empresariales necesarias para afrontar sin traumas estos nuevos desafíos de forma que cuenta desde hace años con un modelo empresarial altamente especializado y con contabilidades independientes.

En el futuro inmediato Renfe tendrá que realizar la segregación de al menos las funciones esenciales de la infraestructura y asegurar su competitividad en los mercados que se irán abriendo a eventuales nuevos operadores, comenzando por el tráfico internacional de mercancías.

VII.1.1 TENDENCIAS MÁS RECIENTES

Los elementos claves y a la vez interdependientes de la estrategia empresarial son las Unidades de Negocio, cuyos efectos estructurales beneficiosos todavía no han agotado toda su potencialidad. La base en la que estas se fundamentan es la gestión empresarial específica para cada segmento de mercado.

A continuación se analiza la evolución de las principales Unidades de Negocio.

VIAJEROS

UNIDAD DE NEGOCIO DE GRANDES LÍNEAS

Los ingresos por tráfico a 31 de diciembre de 2000 se sitúan en 54.322 millones de pesetas (cifra provisional), lo que supone un aumento del 2,6% con relación a fecha 31 de diciembre de 1999.

El grado de aprovechamiento de plazas, es decir plazas ocupadas / plazas ofertadas acumulado a diciembre ha sido del 67,9% frente al 65,5% alcanzado en el año anterior.

Los hitos más importantes de esta Unidad de Negocio de Grandes Líneas durante 2000 han sido:

- Efectiva integración de la tracción (personal de conducción y locomotoras)
- Racionalización de la oferta, poniendo en vía sólo el material necesario.
- Esfuerzo en la atención al cliente antes y después de los viajes.

GRANDES LINEAS	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	13.872	13602	-1,9	13.290
VIAJEROS-KM (millones)	7.156	7.033	-1,7	7.130
INGRESOS				
Millones de Ptas.	52.939	54.322	2,6	57.031
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	7,40	7,72	4,3	8,00

(*) Cifras provisionales a 31.12.00

El año 2001 se dedicara a los siguientes aspectos principales:

- Desarrollar el programa de post-venta
- Reposicionar el producto “Alaris” hacia el mercado de los viajes de negocio y profesionales.
- Lanzamiento del programa de empresas a través de la tarjeta Renfe-Visa dirigida a empresas y colectivos.
- Lanzamiento de un nuevo producto en el eje Madrid - Alicante dirigido al segmento de los viajes profesionales.

UNIDAD DE NEGOCIO DE ALTA VELOCIDAD

A 31 de diciembre de 2000 han utilizado servicios AVE un total de 5,6 millones de viajeros, es decir, un 8,3% más que los del año anterior.

Los ingresos provisionales de viajeros acumulados a diciembre de 2000 ascienden a 28.821 MM. de pesetas, lo que supone un 8,4% por encima de los alcanzados el año anterior.

La puntualidad en trenes AVE se sitúa en el 99,8. Para el conjunto de Talgos, se sitúa en el 98,5%.

En 2000 los hitos destacables de esta Unidad de Negocio han sido los siguientes:

- Incorporación de todos los productos a la venta por Internet.
- Aumento de las frecuencias de los trenes AVE larga Distancia y adecuación de horarios de los trenes Lanzadera.

UNIDAD DE NEGOCIOS		(*)	%	PPTO.
A V E	AÑO 99	AÑO 2000	00/99	2001
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	5.187	5.615	8,3	5.780
VIAJEROS-KM (millones)	1787	1.925	7,7	1.999
INGRESOS				
Millones de Ptas.	26.588	28.821	8,4	30.756
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	14,87	14,97	0,7	15,38

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Entre las previsiones que tiene Alta Velocidad para el año 2001 están las siguientes acciones:

- Creación de nuevas tarifas y servicios accesorios para adaptar los productos a las necesidades de los clientes.
- Nuevos abonos en productos que lo necesitan
- Ampliación de oferta (sujeta a disponibilidad del material necesario) en Larga distancia, Lanzaderas, Talgo 200 Málaga, Talgo 200 Cádiz, Talgo 200 Huelva y Talgo 200 Algeciras.
- Están en fase de finalizar las negociaciones para vincular la tarjeta de fidelización con una importante compañía aérea nacional.

UNIDAD DE NEGOCIO DE REGIONALES

Los ingresos de tráfico provisionales acumulados a diciembre de 2000, alcanzaron los 15.300 MM. Ptas., a los que hay que añadir 2.886 MM. de Ptas. de Convenios específicos con Comunidades Autónomas, lo que hace una cifra total de 18.186 MM. de Ptas. Esto supone un 6,6% más respecto al año anterior.

Los ingresos procedentes de los acuerdos con Comunidades Autónomas han sido inferiores a los previstos, debido a la mayor recaudación por ingresos de tráfico en trenes convenidos, lo que se pone de manifiesto en el comportamiento de la demanda a nivel acumulado, que mantiene un crecimiento de la cifra de viajeros.

Hay que destacar como hitos importantes de la Unidad de Negocio de Regionales durante 2000 los siguientes::

- Firma de la renovación del acuerdo con la Comunidad Autónoma del País Vasco y Renfe para la prestación de servicios regionales entre Vitoria y Alsasua.
- Firma del Convenio con la Comunidad Autónoma de Murcia para prestación de servicios regionales entre Murcia y Cartagena.
- Prorroga del Convenio entre la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Lleida y Renfe para la prestación de servicios en la línea Lleida - Pobla de Segur.
- Participación de Regionales Renfe en el Tren de la Cultura, entre Zaragoza y Monzón con motivo de la celebración de la VI feria del libro aragonés.

UNIDAD DE NEGOCIO REGIONALES	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	24.807	25.745	3,8	26.400
VIAJEROS-KM (millones)	2.372	2.480	4,6	2.542
INGRESOS				
Millones de Ptas. (**)	17.060	18.186	6,6	19.311
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	7,19	7,33	1,9	7,59

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

(**) Incluye convenios específicos con Comunidades Autónomas

Para 2001, las actuaciones más destacables de esta Unidad de Negocio serán:

- Incremento de los servicios Exprés y Red TRD en Andalucía.
- Reestructuración comercial y tarifaria del Corredor Atlántico
- Reestructuración comercial del corredor Madrid- Avila- Valladolid.

UNIDAD DE NEGOCIO DE CERCANÍAS

Los ingresos directos del tráfico de Cercanías en 2000 han alcanzado los 43.825 MM. Ptas. (cifra provisional), lo que significa un crecimiento del 6,8% respecto al año anterior.

En el conjunto del año, los núcleos más dinámicos han sido Murcia, Bilbao, Madrid y Barcelona.

Hay que destacar también la favorable evolución experimentada por los núcleos de Málaga y Asturias.

Las principales actuaciones de la UN de Cercanías durante 2000 se han centrado en:

- Nuevo servicio CIVIS en la línea C-2 Guadalajara- Madrid en la hora punta de la mañana. Este nuevo servicio, que circula vía O'Donnell con paradas tan solo en Guadalajara, Azuqueca, Alcalá, Torrejón y Chamartín, supone una mejora de 28 minutos con respecto al tiempo de viaje normal.
- Firma de un Convenio entre el Gobierno de Cantabria y Renfe para la consolidación de servicios y mejora de la infraestructura de estaciones en el núcleo de Cercanías de Santander.
- Firma de un Convenio entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y Renfe para la prestación de servicios ferroviarios en el tramo Lorca - Aguilas de la línea Murcia - Aguilas.

UNIDAD DE NEGOCIO CERCANIAS	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
TRÁFICO				
VIAJEROS (miles)	375.038	392.847	4,7	407.870
VIAJEROS-KM (millones)	6.827	7.092	3,9	7.317
INGRESOS				
Millones de Ptas.	41.024	43.825	6,8	47.450
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	6,01	6,18	2,8	6,48

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Las principales actuaciones para 2001 en la UN de Cercanías mantienen el objetivo de consolidar la posición de operador ferroviario metropolitano que gestiona sistemas de transporte de alta capacidad y alta calidad. Con este objetivo se llevaran a cabo las siguientes actuaciones:

- Reajuste tarifario en las coronas de Valencia, Bilbao etc., para su adecuación a la competencia y a las exigencias del transporte interurbano.
- Apertura del trayecto Alcobendas - San Sebastián de los Reyes (Madrid)
- Potenciación de los aparcamientos disuasorios mediante ampliaciones y nuevas construcciones.
- Continuación del plan CIVIS con el objetivo de reducir tiempos de viaje entre los núcleos de población más alejados.
- Tarjeta de Cercanías para colectivos (Empresas, colegios, etc.)
- Desarrollo de productos comerciales orientados a la promoción de viajes en hora valle.

MERCANCÍAS

UNIDAD DE NEGOCIO DE CARGAS

Los ingresos de Trafico de la Unidad de Negocio de Cargas en el ejercicio 2000 ascienden a 34.005 MM. de ptas. (cifra provisional). Esto supone una disminución del 0,3% con respecto al año anterior.

La actividad de esta Unidad de Negocio se ha visto muy afectada por la conflictividad laboral, que en los primeros meses del año provocó la falta de realización de múltiples tráficos que fueron atendidos por la competencia y, como consecuencia, la pérdida de confianza de algunos clientes cuya recuperación fue imposible a lo largo de 2000.

Otro de los aspectos que a lo largo del año han imposibilitado el desarrollo de esta Unidad de Negocio ha sido la desaceleración de la economía que se produjo en los últimos meses. En este aspecto debe destacarse la caída de actividad en el transporte de automóviles, tanto en tráficos de ámbito nacional como internacional.

Durante 2000 se han llevado a cabo diferentes actuaciones enmarcadas en la ampliación de los sistemas de gestión de calidad, entre los que cabe destacar los siguientes:

- Plataforma logística de transporte multimodal de la gerencia de Operaciones y ventas de Barcelona.
- Transporte de furgonetas de la marca Mercedes entre Júndiz y Lezo Rentería (Puerto de Pasajes).
- Transporte de vehículos del fabricante Renault, desde sus factorías de Valladolid y Venta de Baños y con destino a La Llagosta, Tarragona y Barcelona.
- Transporte de arcilla roja para su empleo en el sector de la fabricación de azulejos y pavimentos cerámicos entre Teruel y Almassora (Castellón)

Respecto a la ampliación del sistema de gestión medioambiental, se ha incluido en la certificación ISO 14001 el transporte de combustibles líquidos desde la refinería de Cepsa en Huelva a Pinos Puento en Granada.

UNIDAD DE NEGOCIO CARGAS	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
TRÁFICO				
TONELADAS (miles)	18.011	18.386	2,0	20.010
TONELADAS-KM (millones)	7.216	7.281	0,9	7.850
INGRESOS				
Millones de Ptas.	34.114	34.005	-0,3	36.616
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./T.K.)	4,73	4,67	-1,2	4,5

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Las principales actuaciones para 2001 son las siguientes:

- Nuevo plan de transporte: 75% de los recursos para trenes programados y 25% para trenes no programados.
- Alianzas estratégicas:
 - Desarrollo de la sociedad de gestión AGRIFER conjuntamente con SNCF para la comercialización del tráfico de cereales hispano-francés.
 - Sociedad de Gestión con TRASFESA y SNCF para la comercialización de los tráficos de carga general.
 - Lanzamiento de la sociedad ALFIL en el mercado de la logística integral.
 - Desarrollo de la Agrupación de Interés Económico CERERAIL para la explotación conjunta de vagones propiedad particular.

UNIDAD DE NEGOCIO DE TRANSPORTE COMBINADO

Los ingresos en el año 2000 han sido de 19.910 MM. de ptas.(cifra provisional), lo que representa un incremento del 4,3% sobre el año anterior.

La *Unidad de Mercado de Tráfico Terrestre* ha consolidado durante 2000 los importantes incrementos acumulados en ejercicios anteriores, lo que ha permitido alcanzar las cifras previstas en el presupuesto (7.432.- millones de pesetas), mejorando un 4% en relación con el ejercicio 99.

En cuanto a segmentos de mercado, cabe destacar la captación y evolución de los siguientes tráficos:

- Sector químico: QUIMITRANS en la relación Cataluña- Andalucía y Andalucía-Cantabria y TRADILO en la relación Cataluña- Andalucía.
- Sector Residuos industriales: TRANSITOS Y TRANSPORTES LOGISTICOS, en la relación Comunidad Valenciana - Andalucía.
- Sector Manufacturado: TORRAS PAPEL, en la relación Aragón- Andalucía, MINISTERIO DE DEFENSA en distintas relaciones, SALES DEL SUR en la relación Comunidad Valenciana- Galicia, VAPORES SUARDIAZ, en la relación País Vasco- Comunidad Valenciana.

La evolución de los tráficos de la *Unidad de Mercado de Tráfico Marítimo* durante el año 2000 ha estado influenciada por el impacto negativo de los conflictos laborales del ferrocarril en los meses de Enero, Febrero y Marzo y los de carretera en el mes de Octubre.

Esta Unidad de Negocio se ha visto afectada por los cambios de logística de clientes como NENUFAR SHIPPING, MICHELIN así como por la supresión dos días en semana del tren cliente Santurce-Azuqueca de Terminales Marítimas de Bilbao.

No obstante, se han incrementado los clientes como MAC ANDREWS, MAERSK y se han captado nuevos como P&O, NEDLLOYD Y MERTRAMAR.

En el *Mercado de Tráfico Internacional*, durante el año 2000 se han producido incrementos de tráfico en los principales ejes:

- En el eje alemán a través del operador KOMBIBERH por la fachada Mediterránea y recuperación del tráfico OPEL con el operador EWALS.
- En el eje francés con la implantación y consolidación del tráfico RENAULT con TRANSFESA.
- En el eje Benelux a través de las sociedades U.I.R.R (TRW-COMBIBERIA).
- En el eje con Portugal con incrementos apreciables de los operadores TET y DECOEXA.

UNIDAD DE NEGOCIO	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
TRANSPORTE COMBINADO				
TRAFICO				
TONELADAS (miles)	7.319	7.598	3,8	7.891
TONELADAS-KM (millones)	4.249	4.360	2,6	4.517
INGRESOS				
Millones de Ptas.	19.082	19.910	4,3	21.278
PERCEPCIÓN MEDIA (Ptas./V.K.)	4,49	4,56	1,5	4,71

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Dentro de los principales proyectos para el año 2001 hay que significar los siguientes:

- Establecimiento de alianzas navieras para el desarrollo del short shipping
- Establecimiento de una AEIE con CP para el desarrollo de los tráficos con Portugal.
- Desarrollo e implantación de un nuevo Puerto Master para el tráfico marítimo entre Madrid y los puertos de Bilbao, Barcelona, Valencia y Algeciras.

OTRAS UNIDADES DE NEGOCIO

UNIDAD DE NEGOCIO DE ESTACIONES COMERCIALES

La misión de esta Unidad de Negocio consiste en:

- Gestionar las estaciones ferroviarias de viajeros de forma independiente y especializada, maximizando la rentabilidad de los espacios incluidos en los recintos de las mismas.
- Desarrollar la prestación de servicios al cliente final en función de la demanda de los operadores (venta de billetes, información y atención al cliente).

Todo ello con cuotas de rentabilidad que permitan alcanzar el equilibrio económico.

Esta estrategia durante el año 2000 se ha apoyado en cuatro pilares específicos:

- Integración, con todas sus competencias, de las cinco estaciones de Alta Velocidad. Con ello, la Unidad de Negocio asume la gestión de todas las estaciones de viajeros de la empresa, salvo las de uso exclusivo de Cercanías y aquellas cuya función básica sea la circulación.

- El concurso público para implantar dieciséis nuevos centros Vialia con la constitución de sociedades mixtas para gestionar y promocionar las zonas de ocio y los espacios comerciales en el entorno de las estaciones.
- La aprobación de la propuesta de un nuevo sistema de precios de transferencia para las Unidades de Negocio.
- La implantación y desarrollo del sistema de aseguramiento de Calidad.

UNIDAD DE NEGOCIO DE ESTACIONES COMERCIALES	AÑO 99	(*) (1) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
INGRESOS PROPIOS	5.261	5.840	11,00	6.625
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	13.363	13.732	2,76	13.306
TOTAL	18.624	19.572	5,09	19.931

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

(1) Incluidas estaciones de viajeros AVE.

FACTURACION A CLIENTES INTERNOS	2000
GRANDES LINEAS	5.495
AVE	2.834
REGIONALES	2.297
CERCANIAS	1.725
CARGAS	607
RESTO	527
CIRCULACION	268

INGRESOS POR ACTIVIDADES COMERCIALES	2000
PUBLICIDAD	6,54%
ALIMENTACION	2,99%
APARCAMIENTOS	18,40%
OTROS	15,87%
HOTELES	8,92%
OCIO	6,63%
RESTAURACION	17,47%
SERVICIOS	23,18%

Cifras en millones de ptas.

Para el ejercicio 2001 hay que destacar los siguientes proyectos:

- Renovación del mobiliario de las estaciones, con la instalación de papeleras preparadas para el reciclaje de residuos y nuevos bancos en los vestíbulos y zonas de espera.
- Nuevo uniforme para los trabajadores de la Unidad de Negocio para unificar la imagen corporativa.
- Inauguración de los centros Vialia Estación de Pontevedra y Vialia Estación de Salamanca.
- Resolución del concurso para implantar 16 centros Vialia, con el objetivo de incorporar la iniciativa privada y reducir las aportaciones que siguiendo el modelo tradicional deberían efectuarse con fondos públicos.

UNIDAD DE NEGOCIO DE PATRIMONIO Y URBANISMO

En el año 2000 ha proseguido la buena marcha de la Unidad de Negocio de Patrimonio y Urbanismo por lo que se refiere a los resultados alcanzados, superándose las previsiones iniciales recogidas en el Contrato-Programa Estado-Renfe.

En la evolución de los ingresos, clasificados según su tipología, hay que destacar, en relación con el ejercicio anterior, el crecimiento continuado de los procedentes por alquileres y cánones como consecuencia de un mayor esfuerzo de comercialización del patrimonio de la U.N.

Durante el año 2000 se han iniciado y terminado obras importantes como la construcción de un paso inferior en Ponferrada, el aparcamiento disuasorio de Collado Villalba, la mejora de accesos a la estación de Calatayud mediante una pasarela peatonal, la restauración de la estación de Aguilas y las actuaciones en Badajoz, con nuevas instalaciones para la Unidad de negocio y un paso superior en el ámbito de la estación.

En el área de la Gestión Urbanística Renfe ha estado presente en los procesos de definición del planteamiento urbanístico que afectaban a los suelos cuya administración tiene encomendada, habiendo presentado 44 propuestas, sugerencias, alegaciones e informes a los más de 150 planes urbanísticos estudiados.

UNIDAD DE NEGOCIO DE PATRIMONIO Y URBANISMO	AÑO 99	(*) (1) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
INGRESOS PROPIOS	14.674	13.953	-4,9	14.970
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	175	191	91,4	168
TOTAL	14.849	14.144	-4,7	15.138

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

INGRESOS SEGÚN SU TIPOLOGIA (*)	AÑO1999	AÑO 2000 (*)
ALIANZAS ESTRATEGICAS, CONVENIO, ENAJENACIONES Y EXPROPIACIONES	12.307	11.417
ENAJENACION DE VIVIENDAS Y EDIFICIOS	393	418
ALQUILERES Y CANONES	1.875	1.992
OTROS	99	126

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Para el año 2001 se prevé que la actividad constructora presente características similares a las del año 2000 ya que se encuentran contratadas o en fase de contratación, entre otras, la racionalización de la zona de mercancías en Santiago de Compostela, la supresión de un paso a nivel en Tolosa, la construcción de dos pasos en Collado Villalba y al actuación sobre el viaducto de Iztueta en San Sebastián.

UNIDAD DE NEGOCIO DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES

Esta Unidad de Negocio ha conseguido el difícil reto presupuestario que tenía para el año 2000 gracias al incremento de trabajos para el exterior (coches para Irán, trabajos de mantenimiento en Brasil, fabricación de nuevas unidades para Chile y trabajos varios para la industria nacional) y a la reducción conseguida en los gastos propios (381 millones de ptas., es decir -0,9% respecto al presupuesto).

Durante el pasado ejercicio se ha producido una menor facturación a las Unidades de Negocio Operadoras, siendo Grandes Líneas la Unidad de negocio que causó la mayor desviación, seguida de Transporte Combinado y Regionales.

UNIDAD DE NEGOCIO DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	(1) 2001
INGRESOS PROPIOS	1.932	4.221	118,47	3.610
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	40.089	39.540	-1,36	35.228
TOTAL	42.021	43.761	4,14	38.838

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

En el año 2001, se llevará a cabo un programa de acuerdos de colaboración con la industria privada en las áreas de reparación de componentes, integración en la fabricación de vehículos ferroviarios y en el mantenimiento.

UNIDAD DE NEGOCIO DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

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

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

UNIDAD DE NEGOCIO DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
INGRESOS PROPIOS	7.797	9.930	27,3	9.446
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	1.053	1.981	88,1	2.040
TOTAL (1)	8.850	11.910	34,6	11.486

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Para el año 2001 las acciones a destacar son las siguientes:

- Rentabilización de activos fuera de servicio.
- Comercialización de ingeniería propia/patentes.
- Convenios con CC AA u organismos de cualquier tipo para cofinanciación de inversiones.
- Participación en proyectos internacionales relacionados con la Alta Velocidad y la interoperatividad.

En lo referente al área de TELECOMUNICACIONES COMERCIALES, y continuando con el programa de instalación de fibra óptica, y como hecho más relevante del año es de destacar la instalación de sendas redes de cables dedicados en los entornos de Madrid (180 Km) y Barcelona (250 Km.) que se ampliarán el próximo año.

Se está explotando y manteniendo la red de fibra óptica a plena satisfacción de los operadores externos con los que Renfe tiene contratos de capacidad.

Los ingresos de esta área durante 2000 corresponden al alquiler de la red de fibra óptica.

PROYECTO DE TELECOMUNICACIONES COMERCIALES	(*) AÑO 2000	PPTO. 2001
INGRESOS PROPIOS	8.036	9.940

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Respecto a esta área, y durante el año 2001, se pretende consolidar la organización de la actividad y desarrollar las conexiones internacionales de la Red así como las interconexiones con otras redes nacionales.

UNIDAD DE NEGOCIO DE CIRCULACION

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

El futuro del negocio de Circulación es crear valor para el propietario de la Red, ofreciendo servicios competitivos a los operadores. Además, aspira a la gestión de la circulación de las nuevas líneas, actualmente en fase de proyecto o en construcción.

Este futuro se apoya en la recién aprobada Directiva europea relativa a la “adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad”.

Los sucesivos Contratos-Programas fijan dos indicadores básicos a cumplir: reducir el margen de contribución y mejorar la ratio de productividad económica (costes de la UN/ingresos comerciales de los Operadores).

El margen de contribución ha mejorado de –34.810 millones de pesetas, en el año 1992, a menos de –24.250 millones en el 2000. Esto ha supuesto 10.560 millones de pesetas de reducción absoluta y más de un 30% de reducción relativa.

En cuanto a la ratio de productividad, fijado a partir del Contrato-Programa del año 1994 por cada 100 ptas. de ingresos comerciales de Renfe el coste de la función de circulación ha pasado de ser un 22,5% en el año 1994 a 13,6% en el 2000.

UNIDAD DE NEGOCIO DE CIRCULACION	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
INGRESOS PROPIOS (1)	352	374	6,2	364
INGRESOS DE CLIENTES INTERNOS	1.087	1.147	5,5	953
TOTAL	1.439	1.521	5,7	1.317

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

(1) Incluye convenios específicos con CC.AA.

Para el año 2001 pueden señalarse como objetivos importantes los siguientes:

- Continuar el desarrollo de planes para mejorar la calidad de servicio a cada operador.
- Establecer un marco de acceso a la infraestructura para operadores ferroviarios que contemple la asignación equitativa a la capacidad y que desarrolle una normativa de acceso a la misma.
- En cuanto a los servicios y productos de la U.N: establecimiento de un sistema de precios así como un catálogo de los mismos.

UNIDAD DE NEGOCIO DE SISTEMAS INFORMATICOS

Trabaja fundamentalmente para todas las Unidades de Negocio y Organos Corporativos de RENFE pero también tiene una vocación manifiesta de trabajar para el exterior. Con este ultimo objetivo, esta vendiendo sus excedentes de Centro de calculo y servicios de Internet, así como productos de Consultoría y Desarrollo tanto a empresas nacionales como extranjeras (fundamentalmente en el sector ferroviario latinoamericano).

En el año 2000 y aparte del tránsito a este año con éxito, se han producido varios acontecimientos:

- Reserva y venta de billetes por Internet. Renfe vende casi el 2% de todo el comercio electrónico de España.
- Progresiva introducción de la red IP de comunicaciones de datos en la reserva de plazas.
- Renfe ha sido pionera al adelantarse al mercado en el uso de la tecnología WAP. Actualmente hay dos aplicaciones accesibles desde los teléfonos móviles adaptados para WAP: la consulta de horarios y precios y una guía telefónica interna de la empresa.

UNIDAD DE NEGOCIO DE SISTEMAS INFORMATICOS	AÑO 99	(*) AÑO 2000	% 00/99	PPTO. 2001
INGRESOS PROPIOS	139	450	223,7	581
INGRESOS DE CLIENTES EXTERNOS	5.318	5.411	1,7	5.493
TOTAL	5.457	5.861	7,4	6.074

(*) Cifras provisionales a 31.12.00 en millones de ptas.

Durante el año 2001 esta Unidad de Negocio tiene como objetivos para clientes externos el desarrollo de penetración de aplicaciones de mercancías, viajeros y gestión en América Latina así como la explotación del nodo de la red IP y otros servicios de comunicaciones en el mismo área geográfica.

En cuanto a los clientes internos son de destacar:

- El desarrollo de un Sistema de Venta de billetes modular para las UU.NN de Grandes Líneas, Ave y Regionales.
- Modernización de aplicaciones transaccionales con herramientas IMS/Web para Mercancías y Transporte Combinado.
- Desarrollo de la aplicación INFOTREN para la U.N. de Estaciones Comerciales.
- Desarrollo de la tecnología WAP en Renfe.

VII.1.2 POLITICA TARIFARIA Y GASTOS RELEVANTES

La política tarifaria de RENFE durante 2000 se estableció siguiendo la pauta marcada en la Orden Ministerial de 17 de Enero de 1995, y de acuerdo al Real Decreto - Ley 7/1996 sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica.

Así el Contrato-Programa entre el Estado y RENFE, para el periodo 1999-2000 establecía un régimen de precios comunicados para los servicios de viajeros de Cercanías y Regionales, y de precios libres para el resto de los servicios.

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

En 2000, la U.N de Cercanías solo fue autorizada a una subida del 3% (inferior a la propuesta para compensar el desequilibrio con otros modos). El impacto de este incremento tarifario supuso la pérdida de 1.635 millones de pesetas de ingresos. Si se hubiera autorizado la subida tarifaria propuesta por Renfe Cercanías, habría mejorado el resultado de esta U.N respecto al del año anterior en un 1,3%.

En Regionales también se autorizaron unas tarifas inferiores a las propuestas (2%).

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

	2000 (*)	%	PPTO.2001	%
- Gastos de personal (1)	168.581	42,8	174.100	42,5
- Energía	24.363	6,2	26.299	6,4
- Materiales y servicios	115.224	29,3	121.075	29,5
- Otros Gastos	85.649	21,7	88.512	21,6
TOTAL	393.817	100	409.986	100

(*) Datos provisionales a 31/12/00

(1) No incluye la subvención devengada del Plan de RR.HH.

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

AÑO	GASTOS DE PERSONAL (Millones de Ptas.)	NUMERO DE EMPLEADOS MEDIOS
1997	161.046	36.382
1998	163.323	35.451
1999	166.343	34.538
2000 (*)	168.581	33.747

(*) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.

VII.2. PERSPECTIVAS DE LA COMPAÑÍA

Con la finalización del año 2000 se ha cumplido el periodo de vigencia del Contrato-Programa firmado durante 1999 entre la Administración General del Estado y Renfe.

Este contrato programa tenía un ámbito temporal de dos años que era un periodo de transición hacia un nuevo modelo ferroviario a diseñarse a la luz de la política ferroviaria de la U.E. que, en estos momentos, se encuentra en un proceso de rápida evolución.

Se trata de avanzar en un proceso liberalizador que asegure (por vía de la competencia intrasectorial) la eficiencia de los operadores, de tal manera que se obtenga un servicio a los consumidores finales al menor coste posible.

En el Contrato Programa 1999 - 2000 se planteó, por una parte, el diseño del proceso de liberalización y, por otra, situar a RENFE - como empresa - en condiciones adecuadas de operar en el nuevo marco con los siguientes objetivos:

- Potenciar el desarrollo especializado del ferrocarril en función de las diferentes Unidades de Negocio.
- Racionalizar y mejorar la gestión de la entidad, profundizando en el modelo organizativo por negocios como medio para:
 - ❖ Adecuar la oferta a la demanda y alcanzar las coberturas económicas previstas en el Contrato.
 - ❖ Mejorar la calidad de los diferentes servicios de forma continua.
 - ❖ Preparar a la entidad para competir en un mercado liberalizado.
 - ❖ Incorporar nuevos sistemas internos de control a los negocios (cuenta de resultados, Balance por Unidades de Negocio) configurándolos como elementos clave para la planificación y control de los negocios.
- Proporcionar a Renfe un marco de gestión suficientemente flexible para permitirle una gestión empresarial ágil y responsable.
- Buscar fórmulas que permitan el saneamiento financiero de Renfe (Solución a la deuda por cuenta del Estado).

En este marco de referencia, ciertamente diferente, se desarrollará la actividad de RENFE en el futuro y, en tanto no se firme un nuevo Contrato-Programa, se ha confeccionado el presupuesto para el año 2001.

El Contrato –Programa 1999-2000 diferenciaba los compromisos a cumplir tanto por Renfe como por la Administración General del Estado en distintos títulos:

- Cercanías (Título IV)
- Regionales (Título V)
- AVE (Título VI)
- Plan de Viabilidad (Título VIII) que engloba a las Unidades de Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado y Mantenimiento Integral de Trenes.
- Telecomunicaciones Comerciales, Estaciones Comerciales y Patrimonio y Urbanismo (Título VIII)
- Circulación, Mantenimiento de Infraestructura y Dirección de Proyectos y Coordinación de inversiones (Convenio).

Como prórroga del Contrato Programa entre el Estado y Renfe, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 tienen las correspondientes partidas para Renfe, esto es: 118.691 M. Ptas. para compensar el déficit de explotación; 105.821 M. Ptas. para financiación de las obligaciones derivadas del convenio de gestión de infraestructuras ferroviarias que se suscribió como addenda del Contrato-Programa 1999-2000; y 5.000 M. Ptas. para el plan de recursos humanos.

En el ejercicio 2000, se produce una aportación de 3.591 MM. Ptas. de transferencia de capital para compensar la insuficiencia de aportación en 1999.

En el Contrato se establecían de una manera explícita los objetivos recíprocos para Renfe y para la Administración General del Estado.

Los principales compromisos de Renfe eran:

- Alcanzar los objetivos económicos y de calidad de cada Unidad de Negocio o agrupaciones de ellas que se contemplan en el Contrato-Programa y desarrollar los proyectos de adaptación al mercado establecidos.
- Gestionar la deuda por cuenta del Estado de acuerdo con lo establecido en el Contrato-Programa.
- Incorporar a los objetivos de Gestión los objetivos contenidos en el Contrato-Programa.
- Llevar a cabo el Plan de Prejubilaciones y bajas incentivadas previsto en el Contrato-Programa, en las condiciones estipuladas y asumir y trasladar a la negociación colectiva con su personal el compromiso de contención de gastos pudiendo promover acciones concretas ligadas a mejoras de productividad reales.
- Mantener durante el periodo de vigencia los criterios generales de imputación de ingresos y gastos revisados por la IGAE, y que han servido de base para la elaboración del Contrato-Programa., así como la asignación de activos y pasivos a cada U.N. y funciones.
- Efectuar las inversiones que correspondan dentro del marco previsto en el presente Contrato-Programa.

Por parte de la Administración General del Estado (AGE):

- Realizar las aportaciones y proceder a su liquidación de acuerdo con lo establecido.

- Desarrollar los instrumentos legales precisos para dotar a RENFE y a sus Unidades de la personalidad jurídica más acorde con las actividades que realiza en el marco de la política económica Gobierno y de la política común de transportes de la Unión.
- Efectuar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado las inversiones en infraestructura de la red convencional, excepto las de mantenimiento y racionalización que realizará RENFE en el marco del Convenio contenido en este Contrato-Programa.

PRESUPUESTO 2001

El presupuesto de Renfe para el año 2001 parte del marco macro-económico establecido en los Presupuestos Generales del Estado, con una previsión de crecimiento de la economía en términos reales del 3,6% y una inflación acumulada para todo el ejercicio del 2%.

Los gastos comunes que se asignan a cada U.N. están calculados según las directrices del Contrato-Programa 1999-2000, mientras que el tipo de interés utilizado para el cálculo de los gastos financieros estructurales es del 6% y para los costes financieros del circulante del 5, %.

Por último, la cuenta de Resultados agregada considera el efecto de la variación de la prorrata del IVA como pérdidas a compensar y no se incluye en el importe de cada una de las partidas por naturaleza.

Como en años anteriores, el presupuesto es fruto de la consolidación por agregación de los Presupuestos Programas de las catorce U.N. que conforman la empresa, teniéndose en cuenta en cada una de las acciones estratégicas y apartados que configuran su programa Operativo: *Adaptación de productos al mercado y política de precios; desarrollo de productos- márgenes; alianzas estratégicas; sistemas de gestión y recursos humanos; innovación de procesos; desarrollo de sistemas de información; incorporación de Internet al negocio; inversión / desinversión.*

Como ya se efectuó en el ejercicio anterior, el presupuesto, tanto de la empresa como de las Unidades de Negocio, se ha realizado en millones de pesetas y en miles de euros, siguiendo el programa de adaptación a dicha moneda.

El presupuesto para el 2001 parte de una Última Previsión Anual (UPA) del ejercicio 2000, que supone el cumplimiento global del Contrato-Programa y su mejora en 3.667 millones de pesetas, y está realizado en un contexto de desarrollo continuo de la actividad de la empresa, previendo incrementos respecto al año 2000 de un 4,3% en el número de viajeros y de 7,4% en las toneladas transportadas.

Asimismo se mantiene la necesidad de reducir el coste de las actividades desarrolladas por la empresa y se contempla continuar con la mejora de la productividad de los recursos humanos y materiales de Renfe. El ratio de ingresos por empleado mejora respecto a la UPA de 2000 en un 8%.

En cuanto a la mejora de ingresos, destaca el incremento de alquileres y cánones (15,3%) debido al desarrollo del proyecto de Telecomunicaciones Comerciales y a la U.N. de Estaciones Comerciales. El resultado previsto en el Presupuesto-Programa Operativo, que es compatible con las mejoras de calidad y actividad previstas, es positivo en 492 millones de pesetas y supone una mejora por idéntica cantidad a las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado de acuerdo al planteamiento definido en el Contrato-Programa anterior de considerar tanto los ingresos por convenios como la compensación de pérdidas. Asimismo mejora, antes del efecto de la prorrata del IVA y de la aportación para compensación de pérdidas, los resultados del año 2000 en 6.405 millones de pesetas.

INVERSIONES

Las inversiones ordinarias de rehabilitación y reposición de activos, son destinadas tanto a asegurar el desarrollo de la operación del transporte y otros negocios actuales de Renfe, como a asegurar la capacidad operativa de la infraestructura que gestione Renfe por cuenta del Estado.

Durante 2000 se han destinado a inversiones en material (adquisición, transformaciones y modernización) aproximadamente 67.000 Millones de pesetas.

También dentro del capítulo de inversiones en material, pero para las líneas de Alta Velocidad, durante el año 2000 se han iniciado tres procesos de contratación para el suministro de nuevos trenes. Estos tres procesos se refieren a trenes de Alta Velocidad de 300 a 350 Km./h; trenes de Alta Velocidad de 250 a 270 Km./h; y trenes autopulsados eléctricos de ancho variable.

La resolución de estos concursos, cuya valoración técnica es altamente compleja, está prevista en el ejercicio 2001.

A continuación se detallan las inversiones realizadas durante la vigencia del Contrato-Programa anterior, así como las previstas para el ejercicio 2001:

UNIDADES DE NEGOCIO	Real 1999	Real 2000 (*)	Prevista 2001
CERCANIAS	22.119	14.503	5.155
REGIONALES	1.960	1.543	6.782
A.V.E.	413	210	4.036
GRANDES LINEAS	5.641	8.147	8.211
CARGAS	1.759	4.829	8.586
TRANSPORTE COMBINADO	365	1.258	5.212
MANTENIMIENTO INTEGRAL DE TRENES	2.239	2.070	2.000
ESTACIONES COMERCIALES	2.074	2.834	1.865
TELECOMUNICACIONES COMERCIALES	14.069	5.910	2.147
PATRIMONIO Y URBANISMO	2.477	3.889	1.987
MANTENIMIENTO DE E INFRAESTRUCTURA	18.036	25.100	27.470
CIRCULACION	1.763	2.164	2.760
PROYECTOS Y COORDINAC. INVERSIONES	4.449	11.863	15.742
TRACCION	658	151	261

SISTEMAS INFORMATICOS	215	1.255	478
INVERSIONES FINANCIERAS	1.907	1.323	790
DIRECCIONES CORPORATIVAS	630	412	894
TRENES NUEVAS INFRAESTRUCTURAS			100
TOTAL	80.774	87.461	94.473

Datos en Millones de Ptas. (*)Pendiente cierre definitivo

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. apartado A. se recogen los aspectos más relevantes del Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000, 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 Contrato-Programa, 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 correspondientes a pérdidas acumuladas y aún no compensadas por el Estado, que ascendía a 1-1-99, a 595.788 millones de pts. Considerando los Informes de Control Financiero de la IGAE correspondientes a los ejercicios 1994 a 1997 y la liquidación provisional aprobada por la comisión de seguimiento del Contrato- Programa, la deuda inicial por cuenta del Estado considerada en este Contrato asciende a 595.899 a reserva de la liquidación definitiva del ejercicio 1998 a realizar por la IGAE.

Para el cálculo de la deuda por cuenta del Estado en cada año, se partirá de la existente a 31 de diciembre del ejercicio anterior, modificándola en aquellas cantidades imputables al Estado, a excepción de las que sean consecuencia de la dotación de provisiones, una vez deducidas las aportaciones del Estado a Renfe.

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

Desde el punto de vista financiero, el año 2000 terminó con un endeudamiento ligeramente inferior al de 1999, a pesar del desembolso de diferencias de cambio vencidas en el año por importe de 10.168 millones

de pesetas y al pago por obligaciones con personal prejubilado y bajas incentivadas de cerca de 6.000 millones por encima de la consignación presupuestaria del Estado.

Ello fue posible gracias a la generación de fondos netos de Tesorería (mayores cobros que pagos) de aproximadamente 17.000 millones de pesetas.

Como consecuencia de lo anterior, el endeudamiento financiero a 31 de Diciembre de 2000 se sitúa en 1.140.962 millones de pesetas, inferior en 620 a la correspondiente al mismo día del año anterior. Este endeudamiento tiene una vida media restante de 6,52 años y un coste medio de 5,75% frente a un coste del 5,29% resultante el año anterior.

COMPOSICION DE LA DEUDA POR MONEDAS	MILLONES DE PESETAS	%
Euro	866.361	75,93
Franco suizo	199.101	17,45
Yen	75.500	6,62
TOTAL	1.140.962	100

INSTRUMENTOS FINANCIEROS UTILIZADOS	Millones de Ptas.	%	Coste Medio
Prestamos bancarios	368.194	32,28	5,10
Prestamos BEI	295.629	25,91	6,26
Prestamos Eurofima	293.382	25,71	4,85
Obligaciones	100.000	8,76	9,83
Pagarés de empresa	69.072	6,05	5,34
Pólizas de crédito	14.685	1,29	3,74
TOTAL	1.140.962	100	5,75

Para el año 2001, y al objeto de preparar a la organización en los principios que van a transformar el marco institucional de Renfe, se procederá a presentar al Comité de Dirección, una primera aproximación del Balance de Situación repartido por Unidades de Negocio.

Miguel Ángel Gutiérrez García
Director de Finanzas

Teodoro Rastrero Griñón
Director de Mercado Monetario y Tesorería

**INFORME DE AUDITORIA DE LAS CUENTAS ANUALES
AÑO 1999**

INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES

Al Consejo de Administración de
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE):

1. Hemos auditado las cuentas anuales de RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 1999 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya preparación es responsabilidad de la Dirección de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado. Excepto por lo mencionado en el apartado 3 siguiente, nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.
2. Las cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con los principios y criterios contables fijados para RENFE por la Intervención General de la Administración del Estado y se encuentran pendientes de revisión por la misma. La Dirección de la Sociedad presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 1999, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1999. Con fecha 24 de junio de 1999 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 1998, en el que expresamos una opinión con una salvedad como la señalada en el apartado 3 siguiente.
3. Los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado establecen que los bienes de dominio público y del Patrimonio del Estado adscritos a RENFE, así como el inmovilizado construido para RENFE por el Ministerio de Fomento, se darán de alta en el inmovilizado de ésta como patrimonio recibido en adscripción.

RENFE tiene previsto finalizar en el año 2000 la realización del inventario que permitirá registrar el valor de los bienes no dados de alta en su inmovilizado material al 31 de diciembre de 1999. La contrapartida se registrará en el epígrafe "Aportación patrimonial" del capítulo "Fondos propios" del balance de situación.



4. Según se indica en las Notas 8 y 15 de la memoria, en el marco del Contrato-Programa 1999-2000 (véase Nota 1 de la memoria) RENFE ha registrado 40.289 millones de pesetas en el epígrafe "Aportación para compensación de pérdidas" del capítulo "Fondos propios" del balance de situación, y 197.304 millones de pesetas en el epígrafe "Subvenciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999.

En la actualidad la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa y la Intervención General de la Administración del Estado no han realizado la propuesta de liquidación y el control financiero que darán por definitivos estos importes o que determinarán las modificaciones que, en su caso, corresponda registrar.

5. En nuestra opinión, excepto por los efectos de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si se hubiese completado el inventario de bienes al que se hace referencia en el apartado 3 anterior, y excepto por los efectos de cualquier ajuste que pudiera ser necesario si se conociera el desenlace final de la incertidumbre descrita en el apartado 4 anterior, las cuentas anuales del ejercicio 1999 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) al 31 de diciembre de 1999 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y criterios contables fijados para RENFE por la Intervención General de la Administración del Estado, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

ARTHUR ANDERSEN



José Manuel Rodríguez

20 de junio de 2000



JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES, SECRETARIO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES,

C E R T I F I C A :

Que, por el Consejo de Administración de la Red, en sesión de 27 de febrero de 2001, se ha adoptado el siguiente Acuerdo:

"Aprobar, sin perjuicio de las autorizaciones pertinentes, el programa de pagarés año 2001 con las siguientes condiciones y características principales:

Primero

Clase de títulos:	Pagarés al portador.
de los títulos:	Los pagarés estarán representados en anotaciones en cuenta.
Importe máximo a emitir:	El importe máximo a emitir estará limitado por el saldo vivo de pagarés, que en cada momento, no podrá exceder de setecientos millones de euros (700.000.000). Este importe podrá ser ampliado hasta un saldo máximo de mil millones de euros (1.000.000.000) por acuerdo de la Dirección Corporativa de Finanzas y Administración.
Duración del Programa:	El programa tendrá una duración de un año a contar desde la fecha de la primera emisión realizada al amparo del folleto informativo inscrito en los Registros Oficiales por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.
Importe nominal de cada pagaré:	Los pagarés tendrán un valor nominal de 5.000 euros.
Plazo de emisión:	Los plazos de emisión de los pagarés no podrán exceder de 18 meses.
Tipo de interés nominal:	Será fijado de acuerdo con las condiciones que se determinen en el preceptivo folleto informativo.

Entidades

Colocadoras: La colocación de los pagarés se realizará a través de las Entidades Delegadas de RENFE con contrato en vigor.

Segundo

Con el fin de dotar a los pagarés de la característica de "elevada liquidez", de acuerdo con la Orden de 31 de julio de 1991 del Ministerio de Economía y Hacienda (B.O.E de 12/08/91), la Dirección Corporativa de Finanzas y Administración suscribirá un contrato-compromiso de liquidez con una o varias Entidades Financieras.

Tercero

Se solicitará la admisión a cotización de los pagarés en AIAF Mercado de Renta Fija.

Cuarto

El Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, S.A. (S.C.L.V) será designado como Entidad encargada para la llevanza del registro contable de las anotaciones en cuenta, así como la compensación y liquidación de las operaciones realizadas sobre dichos valores.

Quinto

Será facultad de la Dirección Corporativa de Finanzas y Administración, de acuerdo con los poderes financieros en vigor, la fijación de las condiciones y características del programa de pagarés y de cada emisión en particular.

Y para que conste se expide el presente certificado en Madrid a uno de marzo de dos mil

EL SECRETARIO DEL CONSEJO,

Fdº José Luis Marroquín Mochales

Vº Bº.,

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO,

Fdº Miguel Corsini Freese

VALOR EFECTIVO DE UN PAGARE DE 5,000 EUROS NOMINALES (EQUIVALENTES A 831,930 PESETAS)

Tipo Nominal	INVERSION A 7 DIAS			INVERSION A 15 DIAS			INVERSION A 90 DIAS					INVERSION A 180 DIAS				
	Pesetas *	Euros		Pesetas *	Euros		Pesetas *	Euros				Pesetas *	Euros			
	Precio de compra	Precio de compra	TIR/TAE %	Precio de compra	Precio de compra	TIR/TAE %	Precio de compra	Precio de compra	TIR/TAE %	+10 (Días)	TIR/TAE %	Precio de compra	Precio de compra	TIR/TAE %	+10 (Días)	TIR/TAE %
2,00	831.611	4.998,08	2,0197	831.247	4.995,89	2,0193	827.847	4.975,46	2,0151	-2,71	2,0146	823.805	4.951,17	2,0101	-2,69	2,0096
2,25	831.571	4.997,84	2,2750	831.161	4.995,38	2,2744	827.340	4.972,41	2,2691	-3,05	2,2684	822.800	4.945,13	2,2628	-3,01	2,2621
2,50	831.531	4.997,60	2,5309	831.076	4.994,87	2,5302	826.833	4.969,37	2,5236	-3,38	2,5228	821.798	4.939,11	2,5158	-3,34	2,5150
2,75	831.491	4.997,36	2,7874	830.991	4.994,36	2,7866	826.327	4.966,32	2,7786	-3,71	2,7776	820.799	4.933,10	2,7692	-3,66	2,7681
3,00	831.452	4.997,12	3,0446	830.906	4.993,84	3,0435	825.821	4.963,29	3,0341	-4,05	3,0328	819.801	4.927,11	3,0228	-3,99	3,0216
3,25	831.412	4.996,89	3,3023	830.820	4.993,33	3,3011	825.316	4.960,25	3,2900	-4,38	3,2885	818.807	4.921,13	3,2768	-4,31	3,2753
3,50	831.372	4.996,65	3,5608	830.735	4.992,82	3,5594	824.812	4.957,22	3,5464	-4,71	3,5447	817.814	4.915,16	3,5310	-4,63	3,5294
3,75	831.332	4.996,41	3,8198	830.650	4.992,31	3,8182	824.308	4.954,19	3,8033	-5,04	3,8013	816.824	4.909,21	3,7856	-4,95	3,7837
4,00	831.292	4.996,17	4,0795	830.565	4.991,79	4,0777	823.805	4.951,17	4,0607	-5,37	4,0584	815.837	4.903,28	4,0406	-5,26	4,0383
4,25	831.252	4.995,93	4,3398	830.480	4.991,28	4,3377	823.302	4.948,15	4,3185	-5,70	4,3160	814.852	4.897,36	4,2958	-5,58	4,2933
4,50	831.213	4.995,69	4,6008	830.394	4.990,77	4,5984	822.800	4.945,13	4,5769	-6,02	4,5740	813.869	4.891,45	4,5513	-5,89	4,5485
4,75	831.173	4.995,45	4,8624	830.309	4.990,26	4,8598	822.299	4.942,12	4,8357	-6,35	4,8325	812.888	4.885,56	4,8072	-6,20	4,8041
5,00	831.133	4.995,21	5,1246	830.224	4.989,75	5,1217	821.798	4.939,11	5,0950	-6,67	5,0914	811.910	4.879,68	5,0634	-6,51	5,0599
5,25	831.093	4.994,97	5,3875	830.139	4.989,24	5,3843	821.298	4.936,10	5,3548	-7,00	5,3508	810.935	4.873,81	5,3199	-6,82	5,3160
5,50	831.053	4.994,73	5,6510	830.054	4.988,72	5,6475	820.799	4.933,10	5,6150	-7,32	5,6107	809.961	4.867,96	5,5767	-7,13	5,5725
5,75	831.014	4.994,49	5,9152	829.969	4.988,21	5,9113	820.300	4.930,10	5,8758	-7,65	5,8711	808.990	4.862,13	5,8338	-7,44	5,8292
6,00	830.974	4.994,25	6,1800	829.884	4.987,70	6,1758	819.801	4.927,11	6,1370	-7,97	6,1319	808.021	4.856,31	6,0913	-7,74	6,0862
6,25	830.934	4.994,01	6,4455	829.799	4.987,19	6,4409	819.304	4.924,11	6,3987	-8,29	6,3931	807.055	4.850,50	6,3490	-8,04	6,3436
6,50	830.894	4.993,77	6,7116	829.714	4.986,68	6,7067	818.807	4.921,13	6,6609	-8,61	6,6549	806.091	4.844,70	6,6071	-8,35	6,6012
6,75	830.854	4.993,54	6,9784	829.629	4.986,17	6,9730	818.310	4.918,14	6,9236	-8,93	6,9171	805.129	4.838,92	6,8655	-8,64	6,8591
7,00	830.815	4.993,30	7,2458	829.544	4.985,66	7,2400	817.814	4.915,16	7,1868	-9,25	7,1798	804.170	4.833,16	7,1242	-8,94	7,1174
7,25	830.775	4.993,06	7,5139	829.459	4.985,15	7,5077	817.319	4.912,19	7,4504	-9,57	7,4429	803.212	4.827,40	7,3833	-9,24	7,3759
7,50	830.735	4.992,82	7,7826	829.374	4.984,64	7,7760	816.824	4.909,21	7,7146	-9,88	7,7065	802.257	4.821,66	7,6426	-9,54	7,6347
7,75	830.695	4.992,58	8,0520	829.289	4.984,13	8,0449	816.330	4.906,24	7,9792	-10,20	7,9706	801.305	4.815,94	7,9023	-9,83	7,8938
8,00	830.656	4.992,34	8,3221	829.204	4.983,62	8,3145	815.837	4.903,28	8,2444	-10,52	8,2351	800.354	4.810,23	8,1623	-10,12	8,1533
8,25	830.616	4.992,10	8,5928	829.119	4.983,11	8,5847	815.344	4.900,32	8,5100	-10,83	8,5002	799.406	4.804,53	8,4226	-10,41	8,4130
8,50	830.576	4.991,86	8,8642	829.034	4.982,60	8,8556	814.852	4.897,36	8,7761	-11,15	8,7656	798.460	4.798,84	8,6832	-10,70	8,6730
8,75	830.536	4.991,62	9,1362	828.949	4.982,08	9,1271	814.360	4.894,40	9,0427	-11,46	9,0316	797.517	4.793,17	8,9441	-10,99	8,9333
9,00	830.497	4.991,38	9,4089	828.864	4.981,57	9,3993	813.869	4.891,45	9,3098	-11,77	9,2980	796.575	4.787,51	9,2054	-11,28	9,1939
9,25	830.457	4.991,15	9,6823	828.780	4.981,07	9,6721	813.378	4.888,50	9,5774	-12,08	9,5650	795.636	4.781,87	9,4669	-11,56	9,4549
9,50	830.417	4.990,91	9,9564	828.695	4.980,56	9,9455	812.888	4.885,56	9,8455	-12,39	9,8323	794.699	4.776,24	9,7288	-11,85	9,7161
9,75	830.377	4.990,67	10,2311	828.610	4.980,05	10,2197	812.399	4.882,62	10,1140	-12,70	10,1002	793.764	4.770,62	9,9910	-12,13	9,9776
10,00	830.338	4.990,43	10,5065	828.525	4.979,54	10,4944	811.910	4.879,68	10,3831	-13,01	10,3685	792.831	4.765,01	10,2535	-12,41	10,2394
10,25	830.298	4.990,19	10,7826	828.440	4.979,03	10,7699	811.422	4.876,75	10,6527	-13,32	10,6373	791.901	4.759,42	10,5164	-12,69	10,5015
10,50	830.258	4.989,95	11,0593	828.356	4.978,52	11,0460	810.935	4.873,81	10,9227	-13,63	10,9066	790.973	4.753,84	10,7795	-12,97	10,7639
10,75	830.218	4.989,71	11,3368	828.271	4.978,01	11,3227	810.448	4.870,89	11,1933	-13,94	11,1763	790.047	4.748,28	11,0430	-13,24	11,0266
11,00	830.179	4.989,47	11,6149	828.186	4.977,50	11,6001	809.961	4.867,96	11,4644	-14,24	11,4466	789.123	4.742,72	11,3068	-13,52	11,2896
11,25	830.139	4.989,24	11,8937	828.101	4.976,99	11,8782	809.475	4.865,04	11,7359	-14,55	11,7173	788.201	4.737,18	11,5709	-13,79	11,5529
11,50	830.099	4.989,00	12,1731	828.017	4.976,48	12,1570	808.990	4.862,13	12,0080	-14,85	11,9884	787.281	4.731,66	11,8353	-14,07	11,8165
11,75	830.060	4.988,76	12,4533	827.932	4.975,97	12,4364	808.505	4.859,22	12,2805	-15,15	12,2601	786.364	4.726,14	12,1001	-14,34	12,0804
12,00	830.020	4.988,52	12,7341	827.847	4.975,46	12,7164	808.021	4.856,31	12,5535	-15,46	12,5322	785.449	4.720,64	12,3651	-14,61	12,3446

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

Tipo de Valor	Fecha de Emisión	Fecha de Vencimiento Definitivo	Mercado Secundario			Fecha Ultima Cotización		
OBLIGACIONES MAYO 1994 CUPON 9,55%	18-05-94	18-05-2005	Mercado AIAF			Dic/2000		
Datos de los ultimos 24 meses				Volúmen Nominal Negociado en miles de Euros	Frecuencia de Cotización		Precio Máximo	Precio Mínimo
Enero 1999			Mercado AIAF	-	-			
Febrero 1999			Mercado AIAF	6.010,120	5,000		130,820	130,820
Marzo 1999			Mercado AIAF	-	-			
Abril 1999			Mercado AIAF	-	-			
Mayo 1999			Mercado AIAF					
Junio 1999			Mercado AIAF				-	-
Julio 1999			Mercado AIAF	-	-		-	-
Agosto 1999			Mercado AIAF	-	-			-
Septiembre 1999			Mercado AIAF	-	-			
Octubre 1999			Mercado AIAF				-	-
Noviembre 1999			Mercado AIAF					
Diciembre 1999			Mercado AIAF	-	-		-	-
Enero 2000			Mercado AIAF	-	-		-	-
Febrero 2000			Mercado AIAF	-	-		-	-
Marzo 2000			Mercado AIAF	-			-	-
Abril 2000			Mercado AIAF					
Mayo 2000			Mercado AIAF	-	-		-	-
Junio 2000			Mercado AIAF	-	-		-	-
Julio 2000			Mercado AIAF	-	-		-	-
Agosto 2000			Mercado AIAF	-	-		-	-
Septiembre 2000			Mercado AIAF					
Octubre 2000			Mercado AIAF	7.212,150	14,290		114,600	114,600
Noviembre 2000			Mercado AIAF					
Diciembre 2000			Mercado AIAF					