



Renfe Viajeros asume toda la actividad de transporte de viajeros, así como actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario.

Renfe, segregada en cuatro sociedades a partir del 1 de enero

Con fecha 1 de enero de 2014 Renfe Operadora iniciará su nueva andadura con un nuevo esquema societario. Se trata de la división de la empresa en cuatro sociedades, todas ellas de carácter público y estatal, dependientes de la matriz que será la que definirá la política y la estrategia de negocio del grupo. Dos de las nuevas sociedades serán operadoras – Viajeros y Mercancías- otra de ellas dará servicio a éstas y otros operadores – Fabricación y Mantenimiento- y la cuarta – Alquiler de Material Rodante- pondrá material rodante en el mercado para su uso por parte de otras operadoras que deseen entrar en el mercado del transporte ferroviario. Esta nueva reestructuración cierra la andadura que Renfe inició también como entidad segregada de la infraestructura, que se estreno también un uno de enero. En ese caso en 2005.

Si en 2005 se trataba de seguir la directiva de la Comisión Europea que marcaba la separación de la infraestructura de la operación para permitir la liberalización del transporte ferroviario de mercancías,

en esta ocasión según Fomento se trata de un paso más – abrir al mercado el transporte ferroviario de viajeros- en el que España se adelanta al calendario europeo, que tiene prevista la fecha para 2017.

La reestructuración en cuatro empresas fue aprobada por el consejo de ministros el pasado 27 de

REPARTO DE LA DEUDA EN EL GRUPO RENFE

SOCIEDAD	MILLONES DE EUROS	PORCENTAJE DE REPARTO
Viajeros	4.360	84,4
Mercancías	326	6,3
Fabricación y mantenimiento	297	5,8
Alquiler de material	112	2,2
Sociedad matriz	68	1,3

REPARTO DE INVERSIONES EN 2014 DEL GRUPO RENFE

SOCIEDAD	PORCENTAJE
Viajeros	58,1
Fabricación y mantenimiento	9,8
Mercancías	8,9
Sociedad matriz	23,2

RESULTADOS PREVISTOS EN 2014

SOCIEDAD	MILLONES DE EUROS
Viajeros	-95
Mercancías	-85,9
Fabricación y mantenimiento	-27,6
Alquiler de material	0,6

Intervención completa del presidente de Renfe en el Congreso de los Diputados (13 de noviembre de 2013)
<http://goo.gl/6TkzDB>



septiembre y el consejo de administración de Renfe, en su sesión del 30 de octubre, acordó la constitución definitiva de las cuatro sociedades mercantiles de Viajeros, Mercancías, Fabricación y Mantenimiento, y Alquiler de Material Rodante, incluyendo la fusión en la nueva sociedad de Mercancías de las hasta ahora sociedades comercializadoras Irion, Contren y Multi. El capital social de las cuatro sociedades pertenece íntegramente a Renfe Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica como entidad pública empresarial.

Según palabras del presidente de Renfe, Julio Gómez Pomar, en el Congreso de los Diputados “el objetivo de la reorganización es, por un lado, identificar claramente las diferentes áreas de negocio de la compañía dotándolas de personalidad jurídica propia, de tal forma que los balances y cuentas de resultados de cada una constituyan la base de la toma

La cabecera del grupo Renfe gestionará los recursos humanos del holding.



de decisiones empresariales y de servicio público que correspondan y, por otro lado, dotar a Renfe Operadora del marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura a la competencia del sector ferroviario”.

A estos efectos es clave la constitución de la nueva sociedad de alquiler de material rodante, dotada de trenes, locomotoras y vagones, para favorecer la concurrencia competitiva en el transporte de viajeros y mercancías.

En el esquema del nuevo modelo, Renfe Operadora será la que defina la política y la estrategia de negocio del grupo y la que gestionará funciones corporativas y de servicios. Por su parte, las nuevas sociedades mercantiles contarán con sus correspondientes órganos de dirección y gestión para definir su estrategia y desarrollar su actividad productiva tanto en España como en el extranjero.

Las nuevas sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento, son sucesoras de las áreas de negocio actuales, incluyendo en cada una de ellas la parte correspondiente del negocio de ancho métrico.

El nuevo modelo quiere favorecer la apertura del mercado, sin poner en riesgo la viabilidad de Renfe.



Los resultados de 2014

En cuanto a los resultados económicos previstos de cada una de las sociedades para su primer año de actividad hay que destacar que será negativo para las tres sociedades segregadas de la actividad actual de Renfe, es decir Viajeros, Mercancías e Integria, y podría ser positivo, sin embargo, en el caso de la nueva sociedad de Alquiler de Material Rodante, según informó el presidente de Renfe en el Parlamento.

En el caso de la sociedad Renfe Viajeros, el horizonte para dar resultados positivos podría situarse entre los años 2016 o 2017, ya que en los planes de negocio se prevé una mejora de este resultado en años sucesivos, fruto del crecimiento de los ingresos acompañado al ritmo de puesta en servicio de las actuaciones en infraestructuras ferroviarias que está desarrollando el Ministerio de Fomento, como

el Corredor Mediterráneo, las mejoras previstas en el acceso al norte de la Península, etcétera.

Los ingresos previstos de esta sociedad para 2014 ascienden a 2.635,7 millones de euros, de los cuales 1.930,4 corresponden a la venta de títulos de transporte; 621,6 a la compensación por la prestación de servicios calificados como obligación de servicio público; 29,3 millones a convenios con comunidades autónomas -Aragón, Extremadura y la Generalitat de Catalunya por el denominado Plan de acción de cercanías; 8,1 millones a servicios prestados a otras sociedades del grupo; 5,9 millones a alquileres de locales en estaciones de cercanías; 26,6 millones a la prestación de servicios al Adif y, por último, 13,7 millones a provisiones de liquidaciones con ferrocarriles extranjeros, provisiones de penalizaciones, etc.

Sus gastos de explotación previstos antes de amortizaciones e intereses ascienden a 2.407,9 millones de euros, destacando 577 millones de euros en



Líderes en **Mantenimiento**, especialistas en **Ingeniería Ferroviaria, I+D**, desarrollo de maquinaria e instalaciones especiales.

Mantenemos más de **1500 equipos** industriales, cambiadores de ancho y estaciones.

En 2013 hemos afianzado nuestra presencia en **Polonia y Bulgaria** y el desarrollo de nuestras patentes, Bogie **ANGAC** y eje **ECASYS**.



Oficinas y Bases de Trabajo
Tria Railway R&D

OFRECEMOS SOLUCIONES FERROVIARIAS



Gracias por vuestra confianza, Feliz 2014...

Tel: 912 193 087
www.triarailway.es

Los trenes que Renfe alquila para transporte

Serie 100. Siete trenes

Los trenes de la serie 100 fueron los primeros de alta velocidad en servicio en España. Comenzaron a circular en 1992 y en 2009 culminó un proceso de modernización estética y funcional. Del parque total de veinticuatro, diez trenes de esta serie se han adaptado para su circulación en Francia.

Compuestos por dos cabezas tractoras y ocho coches, son unidades aptas para circular a 300 km/h y capaces para 332 pasajeros. Fabricados por Alstom, tienen ancho estándar, una tensión de alimentación de 25.000 voltios a 50 hercios y una potencia de 8.800 kilowatios.



Serie 120. Doce trenes

Los trenes de la serie 120 comenzaron a circular en 2006 con la denominación comercial de Alvia. Este tren autopropulsado cuenta con un sistema de rodadura desplazable basado en los bogies Brava (Bogie de Rodadura de Ancho Variable Autopropulsado) desarrollados por CAF, que permiten prestar servicio en las líneas de alta velocidad y en la red convencional de ancho ibérico.

Fabricados por CAF, con motorización de Alstom, están compuestos por cuatro coches y son capaces para 238 pasajeros. Aptos para tensiones de 3.000 y 25.000 voltios 50 hercios, tienen una potencia de 4.000 kilowatios en ancho estándar y de 2.550 en ibérico. Su velocidad máxima es de 250 km/h.



Serie 490. Diez trenes

Los trenes de la serie 490, comercialmente conocidos como Alaris se derivan del Pendolino. Comenzaron a circular en 1999 y entre 2006 y 2007 Alstom remodeló el parque en lo referente a bogies, baterías, motores de tracción y freno.

Fabricados por Alstom y Fiat Ferroviaria, su ancho es ibérico y su tensión de alimentación de 3.000 voltios. La velocidad máxima que pueden desarrollar es 220 km/h y su capacidad de 161 viajeros con una composición de tres coches. Desarrollan una potencia de 1.950 kilowatios.



de viajeros



Serie 598. Cinco trenes

Los trenes de la serie 598, son unidades diesel para tráficos de media distancia que, fabricados por CAF, comenzaron a prestar servicio en 2004. Incorporan el Sistema Integrado de Basculación Integral (Sibi).

Con una composición de tres coches y ancho ibérico, son capaces para 190 pasajeros y su velocidad máxima es de 160 km/h. Sus cuatro motores ofrecen una potencia conjunta de 1.352 kilowatios.



Serie 592. Diecisiete trenes

Los trenes de la serie 592 entraron en servicio entre 1981 y 1984. Construidos por Macosa y Ateinsa (actual Alstom), con motorización de MA. A partir del 2000, fueron objeto de una remodelación de la que surgió la subserie 592.2, que presta servicio en tráficos de Media Distancia. Algunas unidades están alquiladas a los Ferrocarriles Portugueses, CP.

Son composiciones de tres coches cuya velocidad máxima es de 160 km/h. Su capacidad es de 228 plazas y tienen cuatro motores con una potencia conjunta de 1.000 kilowatios.



Talgo IV. Dos composiciones

Los Talgo serie IV o Talgo Pendulares, son unidades de ancho ibérico con sistema de basculación que en la actualidad realizan servicios desde Madrid a Murcia, Almería y Galicia, y a Lisboa.

Renfe cuenta con coches de butacas de 1ª y 2ª clase, cafetería, restaurante y camas de clase turista, preferente y gran clase que pueden formar composiciones de distinta capacidad y totalmente independientes de la locomotora que las arrastra, ya que el guiado de rodales es automático.



España se adelanta tres años sobre el calendario europeo de liberalización del transporte ferroviario de viajeros.

concepto de cánones ferroviarios, partida en la que se registra un incremento del 16 por ciento sobre los datos de 2013, como consecuencia de los incrementos de los valores unitarios que se están tramitando en el marco del proyecto de ley de presupuestos. Incorporando los gastos de amortizaciones y financieros, el resultado previsto de la sociedad de viajeros para 2014 se situará en los menos 95 millones de euros.

La sociedad Renfe Mercancías, los objetivos

marcados por su plan de negocio prevén presentar un resultado positivo en el plazo de cinco años. Para ello se considera imprescindible iniciar un plan de identificación y establecimiento de alianzas estratégicas de comercialización y de servicios integrados con empresas logísticas con cuotas de mercado significativas en el transporte nacional e internacional, buscando reorientar el reparto modal del ferrocarril en línea con otros países del entorno europeo.

Se prevé que sus ingresos para 2014 alcancen los 235,3 millones de euros, de los que 223,5 millones corresponden al transporte de mercancías, correspondiendo el resto a servicios adicionales al transporte y a los generados por los convenios de prestación de servicios del Adif.

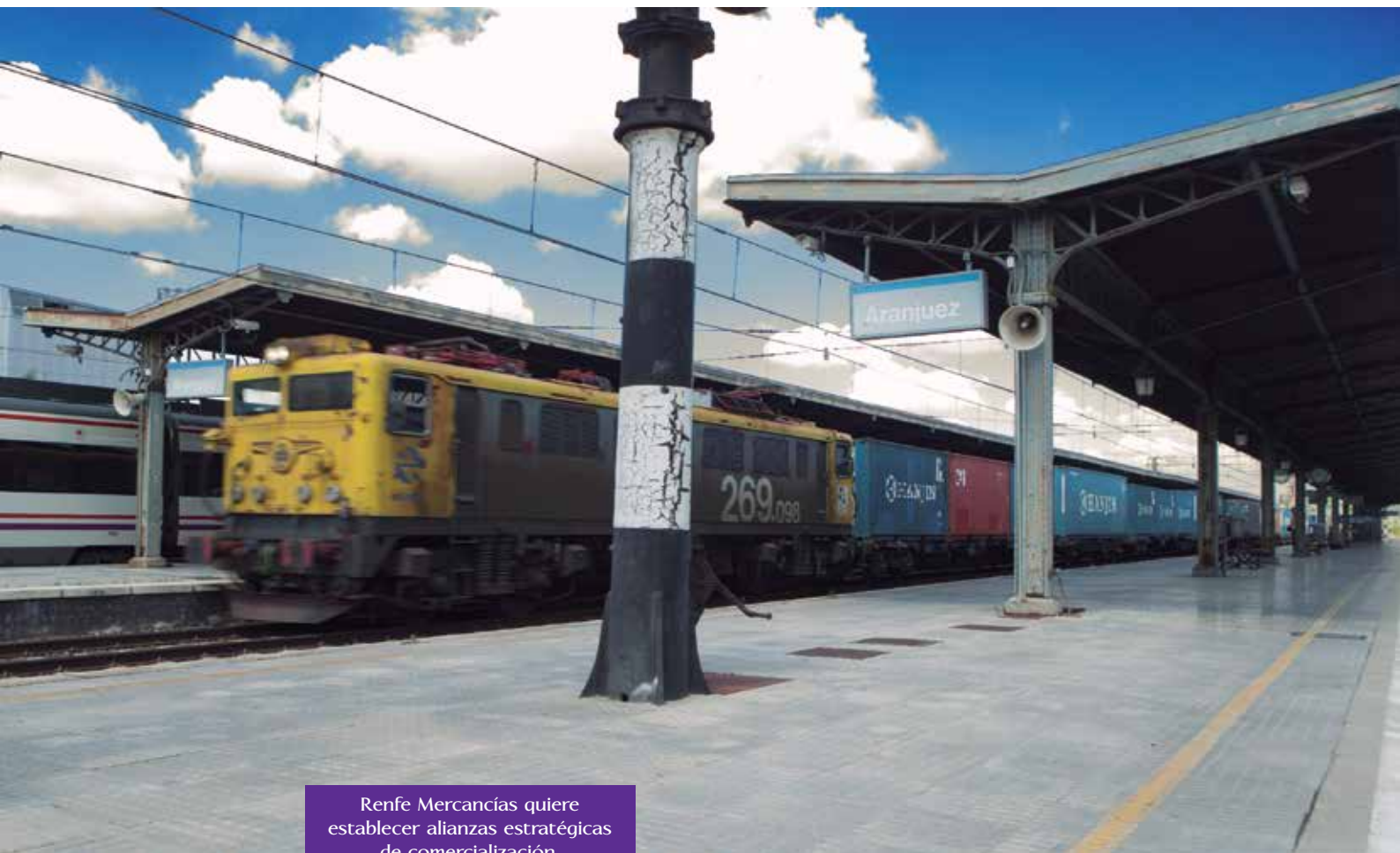
Los gastos de explotación de esta sociedad se situarán en los 291,5 millones de euros, de los que más de un tercio corresponden a gastos de personal. Incorporando los gastos de amortizaciones e intereses, se espera que el resultado a final de 2014 sea de menos 85,9 millones de euros.

En el caso de la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento, la previsión de ingresos en 2014 para esta sociedad asciende a los 675,7 millones de euros. De este importe, 626,9 millones corresponden a la prestación de servicios de mantenimiento del material rodante e ingeniería a las sociedades resultantes de esta operación. El resto de los ingresos corresponde a los servicios que prestará Renfe Fabricación y Mantenimiento a las empresas –Talgo, Siemens y Alstom– que forman parte de las sociedades mixtas, que llevan a cabo el mantenimiento de los trenes de alta velocidad.

Los gastos de explotación previstos en este caso alcanzarán los 670,6 millones de euros, de los cuales casi la mitad corresponden a los contratos de mantenimiento de trenes realizados por la denominada industria particular o sociedades mixtas referidas anteriormente de mantenimiento. Si se añaden a estas cifras las amortizaciones y el resultado financiero, el resultado previsto para 2014 se situará en menos 27,6 millones de euros.

Según Julio Gómez Pomar “la clave del plan de viabilidad de esta sociedad, ligado por la parte de ingresos fundamentalmente a la evolución esperada de la producción de las sociedades de viajeros y mercancías, estriba en la redefinición de sus costes y el establecimiento de políticas de racionalización y ajuste de los mismos que permitan conseguir mejoras de productividad de los recursos asignados a la sociedad”.

La cuarta sociedad, Renfe Alquiler de Material Ferroviario, tendrá por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler o cualquier otra forma de puesta a disposición del material



Renfe Mercancías quiere establecer alianzas estratégicas de comercialización.

rodante del que es titular. Con la creación de esta sociedad se pretende impulsar el proceso de liberalización del transporte ferroviario, dado que una de las principales barreras de entrada en este sector es la disponibilidad de trenes, tanto por su coste como por el tiempo necesario para su fabricación, homologación, etcétera.

■ Alquiler de material

Renfe pondrá a disposición de terceros, a través de esta nueva sociedad, una parte del material ferroviario, conservando las sociedades de viajeros y mercancías la propiedad del parque necesario para desarrollar sus respectivas actividades.

El material asignado en el momento de la creación de esta sociedad, susceptible de incrementarse en la medida en que se considere necesario según el ritmo de liberalización que se marque, es el siguiente: siete trenes de alta velocidad de la serie 100; doce trenes eléctricos de la serie 120, de ancho variable; diez trenes eléctricos de la serie 490; cinco trenes diesel de la serie 598; diecisiete trenes diesel de la serie 592;

dieciocho remolques Talgo de la serie 4; treinta y siete locomotoras eléctricas de la serie 269; ocho locomotoras diesel de la serie 333; cuatro locomotoras diesel de la serie 319 y 1.173 vagones.

Los ingresos previstos para esta sociedad que dependerán en gran medida del ritmo de liberalización que vaya marcando el Gobierno, podrían alcanzar los 27 millones de euros. En un principio, casi diez millones procederán de la sociedad de viajeros, ya que el material asignado para evitar su deterioro hasta el momento de su efectivo alquiler a un tercero, continuará siendo explotado por Renfe Viajeros con el compromiso efectivo de cesar su actividad en el momento real de la liberalización.

Además, esta sociedad gestionará el contrato ya existente en este momento de alquiler de material a la compañía de ferrocarriles portugueses CP, por un valor estimado de ocho millones de euros. Los gastos incurridos por esta sociedad tienen que ver en su gran mayoría con el mantenimiento del material asignado, el cual se realizará desde el momento inicial a través de la Renfe Fabricación y Mantenimiento. El resultado previsto para esta sociedad en 2014 es-



Renfe quiere mejorar la productividad en la sociedad que gestionará talleres y mantenimiento.

taría en el entorno de los 0,6 millones de euros y su evolución, tendrá que ver con el calendario definitivo y la profundidad del proceso de liberalización.

■ Cabecera de holding

Por lo que se refiere a la cabecera del grupo que continúa configurada como entidad pública empresarial con la denominación Renfe-Operadora, hay que señalar que parte con un porcentaje de personal reducido y se centrará en el desarrollo de funciones corporativas y de servicios. Entre dichas funciones y buscando la mejor eficiencia en la asignación de los recursos, pueden destacarse la definición de la política y estrategia de negocio del grupo, los proyectos internacionales y la gestión centralizada de las principales funciones como entidad holding, tesorería y gestión de la deuda, publicidad y comunicación, recursos humanos, servicio jurídico, sistemas de la información, compras y contratación, auditoría interna, control presupuestario y relación con órganos externos.

Esta propuesta de cabecera, según el presidente de Renfe, redundará en un ahorro de costes

frente a un modelo descentralizado en el que cada sociedad tuviera que buscar individualmente la cobertura de los servicios citados.

Por lo que se refiere a las inversiones a acometer por el Grupo Renfe, con 255,1 millones de euros, se prevé un crecimiento del 2 por ciento en inversiones reales que ascienden a 240 millones de euros. Los restantes 15,1 millones son inversiones financieras.

En cuanto a la asignación de los activos y pasivos relacionadas con los bienes necesarios para el desarrollo de la actividad, activo material e intangible, existencias, clientes y deudores, acreedores y proveedores, se han asignado de manera directa en función de su uso actual y del área que ha generado los correspondientes derechos y obligaciones.

Por su parte, el reparto del endeudamiento financiero de la entidad, se ha decidido que la totalidad de las deudas con entidades de crédito permanezcan en la entidad pública transfiriéndose a las nuevas sociedades la deuda correspondiente mediante la creación de una deuda espejo. Este modelo permite conservar las ventajosas condiciones de la actual financiación de Renfe-Operadora. P.L. ■