

José Blanco López  
Ministro de Fomento



Madrid a 22 de Mayo de 2011

Sr. Ministro:

Mediante la presente, CCOO quiere hacerle llegar nuestras alternativas y propuestas para el impulso necesario del transporte de mercancías por ferrocarril y un manifiesto al respecto, para que sean analizadas ante la inminente aprobación por el Consejo de Ministro de la segregación del Área de Actividad de Mercancías de Renfe Operadora.

Compartiendo el objetivo común de recuperar cuota de mercado para el transporte de mercancías por ferrocarril, pero con alternativas diferentes, sería de interés para la organización sindical que dirijo que previa a la toma de decisiones, estas alternativas y propuestas sean analizadas y, si así lo considera, sean tenidas en cuenta.

Atentamente



Juan Carlos Cáceres Díez  
Secretario General  
Sector Ferroviario de CCOO



**servicios a la ciudadanía  
ferroviario**

**ANÁLISIS, ALTERNATIVAS Y  
PROPUESTAS DE CCOO PARA EL  
IMPULSO NECESARIO DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL**



**Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO – Sector Ferroviario**

Avenida Ciudad de Barcelona, 10- 1<sup>a</sup> planta - 28007 Madrid  
Tlf.: 91 506 61 55 Int. 166 155 - Fax: 91 506 62 09 Int. 166 209

e-mail: [comunicacion-fe@fsc.ccoo.es](mailto:comunicacion-fe@fsc.ccoo.es)

web: <http://www.fsc.ccoo.es/webfscferroviario/>

blog: <http://ccooferroviario.blogspot.com>

## **I. INTRODUCCIÓN:**

La Confederación Sindical de CCOO, viene reclamando y reivindicando una salida de la crisis de una manera más justa y equitativa, para lo cual propone una serie de medidas (ampliación del espacio temporal para la reducción del déficit al periodo 2016-2017, destinar al menos el 1% del PIB europeo a inversiones, una reforma fiscal que empiece por combatir el fraude, contemple una recaudación más justa y equitativa así como el afloramiento de la economía sumergida, una reforma del sistema financiero que ponga límites a la especulación y garantice el crédito a las familias, autónomos y pequeñas empresas que a su vez reactive el consumo, establecer un mechanismo de control de los precios y finalmente **abordar un verdadero cambio en el modelo productivo**, que permita la recuperación del crecimiento sobre pilares distintos a los que han llevado a la actual situación de crisis, apostando por una política energética que asegure el abastecimiento a costes competitivos, apostar por un sector industrial fuerte, que apueste por reducción significativa de los impactos ambientales y una reducción de emisiones de CO2, además de una mayor inversión en I+D+I, **es precisamente en esta apuesta donde adquiere suma importancia el impulso necesario que requiere el transporte de mercancías por ferrocarril**, tras un largo periodo languideciendo, que ha reducido la cuota de mercado a mínimos históricos, debido principalmente a enormes errores de gestión y apuestas equivocadas que han desembocado en una decisión que se califica como “última oportunidad”, (segregación de las Mercancías de Renfe Operadora a través de la creación de filiales de comercialización) que CCOO entiende no es la solución.

Para CCOO la defensa de un ferrocarril público y social sigue siendo un objetivo prioritario, un ferrocarril seguro y viable que cuenta con señas de identidad y valores que deben seguir manteniéndose y mejorando como son entre otros, ser un elemento vertebrador de territorios, impulsor de mejoras sociales y económicas, ser el medio de transporte económico, que menos costes externos genera debido a su extremada eficiencia ambiental, y que menores costes sociales tiene derivados de su escasa accidentalidad y descongestión de núcleos urbanos y carreteras.

## **II. CONSIDERACIONES PREVIAS:**

### **a. Posición de CCOO en el Consejo de Administración**

RENFE Operadora ha aprobado en su Consejo de Administración del pasado 1 de junio de 2011 una propuesta de segregación del Área de Mercancías mediante la creación de cuatro nuevas sociedades mercantiles. Esta propuesta ha sido remitida al Ministerio de Fomento para su aprobación.

Mediante el presente documento, CCOO quiere, además de mostrar su desacuerdo con dicha medida segregadora (votamos en contra en el Consejo de Administración), hacer

una aportación crítica y analítica, así como concretar una serie de propuestas que, a nuestro entender, resulten imprescindibles para el necesario relanzamiento y potenciación del transporte ferroviario de mercancías.

RENFE Operadora, en un intento ingenuo, inválido y un tanto desesperado, propone constituir cuatro nuevas filiales, de las cuales tres sociedades mercantiles son de nueva creación y que se denominarán:

- 1) **MULTI- RENFE MERCANCÍA S.A.**: dedicada presuntamente a comercializar todas las mercancías denominadas multi-producto, es decir, variadas.
- 2) **IRION- RENFE MERCANCÍAS S.A.**: dedicada presuntamente a la comercialización del transporte siderúrgico (acero, bobinas, chapas, carilles, etc.).
- 3) **CONTREN- RENFE MERCANCÍAS S.A.**: dedicada presuntamente al transporte intermodal- contenedores.
- 4) **PECOVASA**: Es el fruto de la fusión de LTF y PECOVASA, sociedades existentes en las que RENFE Operadora tiene en la actualidad una participación mayoritaria del 60% en la segunda y del 100% en la primera (LTF) y que se dedicará en exclusiva al transporte de automóviles.

Es decir, la D.G. de Mercancías hace una propuesta que consiste en repartir segregadamente la ruina de las mercancías, desenfoca el objetivo de hacer eficiente el instrumento y adopta una estrategia equivocada de privatización e ineficiencia, sin abordar el reto de alcanzar objetivos de más y mejor transporte de mercancías.

Su iniciativa consiste única y exclusivamente en repartir la inoperancia y crear más estructuras de gestión y en desparramar la capacidad de transporte e industrial de la actual dirección de mercancías de RENFE Operadora.

Es decir, todo un despropósito con pretensiones megalómanas y nada objetivas, proponiendo una diáspora de recursos, tanto humanos como materiales, que terminarán siendo desaprovechados, una vez más, e incrementarán desproporcionadamente la dirección ejecutiva y gerencial de cada una de las nuevas empresas creadas, superando así todos los costes actuales, encareciendo la gestión y haciendo, por lo tanto, más ruinosa e ineficaz la gestión del negocio de las mercancías.

El resultado de este despropósito será una RENFE OPERADORA de Mercancías mucho más deficitaria e ineficiente, totalmente residual con una ínfima cuota de mercado convertida en un vestigio, un desecho de entidades desconcertadas e inoperantes dispuestas para su venta a precio de saldo y liquidación por cierre, convertidas en objetivo de especulaciones por parte de inversores en chatarra empresarial que buscarán un nuevo pelotazo; además, de trasladar al resto de Renfe Operadora ese déficit e ineficiencia.

### **b. Jurídico/mercantiles.**

Los trabajadores de Renfe Operadora ya somos conocedores de este tipo de procesos, pues afrontamos en el año 2004 la separación de RENFE en dos entidades públicas empresariales, ADIF y Renfe-Operadora.

El proceso al que ahora nos enfrentamos hace referencia a la segregación de parte del área de actividad de Mercancías. Esta figura de la SEGREGACIÓN ha sido incluida como una modalidad de la Escisión de Sociedades y apareció como una de las novedades introducidas por la Ley 3/2009 en su artículo 71 que la define como:

***“el traspaso en bloque por sucesión universal de una o varias partes del patrimonio de una sociedad, cada una de las cuales forme una unidad económica, a una o varias sociedades, recibiendo a cambio la sociedad segregada acciones, participaciones o cuotas de las sociedades beneficiarias”***

Las notas esenciales que caracterizan una segregación son:

1. No hay extinción de la sociedad segregada, ni tampoco disminuye su capital social, sino que lo que se produce es una alteración en la composición de su patrimonio, recibiendo acciones, participaciones o cuotas de la sociedad o sociedades beneficiarias por valor equivalente al patrimonio trasmítido.
2. Se traspasa en bloque por sucesión universal una o varias partes del patrimonio de la sociedad que se segregá.
3. Cada una de las partes del patrimonio que se segregá debe formar una unidad económica, característica que comparte con la escisión parcial, con el problema añadido que supone la definición de unidad económica, no resuelta por el legislador ni en las leyes mercantiles ni fiscales, debiendo pues acudirse a la construcción doctrinal y jurisprudencial del concepto, pudiendo concluirse que constituye tal unidad económica el conjunto organizado de bienes susceptibles de aprovechamiento y con funcionamiento autónomo, no necesitando de algún otro elemento patrimonial para producir ese bien económico y susceptible de aprovechamiento.
4. Es la sociedad segregada la que recibe las acciones, participaciones o cuotas de las sociedades beneficiarias, difiriendo en este aspecto de la escisión total, parcial y de la fusión donde son los socios los que los reciben, con lo que se produce en su patrimonio una subrogación real.

No se agotan en las anteriores las consideraciones sobre la segregación ni su diferenciación con las modalidades de Fusión y Escisión Parcial o Total de Sociedades. Por otro lado, el informe de segregación parcial de Renfe-Operadora, que ha sido facilitado a esta organización, adolece de una serie de carencias en cuanto al **Procedimiento Formal**, que debería incluir, entre otros requerimientos, un **Proyecto de Segregación**, no solo legal, sino económico, realizado por los propios administradores y por los de las diversas sociedades creadas, que habrá de ser presentado ante los administradores nombrados por el Registro Mercantil.

Con los escasos datos de que disponemos, es difícil deslindar conceptualmente si estamos ante una Segregación propiamente dicha, o si estamos ante una Escisión Parcial o, si bien, se trata de una constitución de Sociedades Íntegramente Participadas mediante transmisión del patrimonio (artículo 72 de la Ley 3/2009) y, por lo tanto, con algunos matices diferentes en cuanto a su regulación legal.

Estos informes y proyectos de segregación que, como Sindicato representativo en Renfe-Operadora y, por lo tanto, representantes legítimos de los trabajadores, y al amparo de los derechos reconocidos por el **artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores**, creemos tener derecho a conocer anticipadamente, pues todo el **proceso de reestructuración empresarial que conlleva la segregación de parte del área de Mercancías va a tener importantes repercusiones en el empleo y las condiciones sustantivas de trabajo, tanto en Renfe-Operadora como en las nuevas sociedades creadas**.

Máxime cuando, con ocasión de la división empresarial en RENFE motivada por la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003), la asignación de recursos humanos a las empresas creadas constituyó la culminación del proceso, amén de cuestiones patrimoniales, a través de la correspondiente Orden Ministerial; cuestión que no se ha respetado en el proceso actual, ya que **la asignación nominal de personal de Renfe-Operadora a integrarse en dichas empresas ya ha sido publicada por la empresa y es conocida por los trabajadores afectados, antes de haberse completado los requisitos mercantiles y fiscales que debe cumplir el proceso de segregación, con la consiguiente inseguridad jurídica creada no solo en los afectados, sino en toda la empresa, pero especialmente en los que desempeñan sus funciones en el Área de Mercancías**.

### **c. Económicas**

#### **i. Antecedentes**

En este apartado, reflejamos los movimientos accionariales realizados por Renfe-Operadora desde principios de 2010 que en principio se dirigían, o estaban orientados, a la compra o establecimiento de Uniones Temporales de Empresas, cuyo fin sería potenciar el transporte ferroviario de mercancías en todas sus actividades

- a. **Creación de una Unión Temporal de Empresa (UTE)** con Logitren Ferroviaria SA, denominada Logitren Ferroviaria & Renfe Operadora UTE. Esta creación se aprobó en el Consejo de Administración de Renfe de fecha 23 de febrero de 2010.

Dada la importancia de Zaragoza como punto logístico y confluencia de varias líneas ferroviarias (País Vasco, Valencia, Madrid y Barcelona), Renfe Intermodal decide descentralizar los tráficos hacia Bilbao, con origen Madrid y Barcelona y viceversa, a través de Zaragoza. Es decir, antes los contenedores de Barcelona iban a Madrid y luego se encaminaban a Bilbao y los de Bilbao iban a Madrid y luego se encaminaban a Barcelona, con lo que se duplicaban las distancias comerciales y se tardaba más tiempo. Por tanto, ni los precios ni los plazos de transportes eran competitivos. A partir de aquí, se ve la oportunidad de recuperar el corredor de Valencia a Bilbao, y viceversa, por Zaragoza. Se firmó un convenio entre Renfe y el Puerto de Valencia que permitía que salieran y llegaran todo tipo de contenedores de dicho puerto y no solo los destinados a la exportación. Con

esto se lograba no solo aumentar la potencialidad del puerto, sino de toda su área de influencia.

Para demostrar las posibilidades del corredor, se mantienen durante varios meses trenes en vacío, aunque Renfe no permitía comercializarlos, produciéndose pérdidas importantes (a pesar de ello, se mantienen dichos trenes ida y vuelta, dos días a la semana). Una vez desbloqueada esta situación, se ofrece el producto a posibles clientes y se les da precio directamente, sin intervención ni de navieras ni de transitarios, resultando mucho más competitivos. Después, se crea Logitren para comercializar este corredor, en vez de hacerlo directamente Renfe, sin que los socios de Logitren (empresa con licencia ferroviaria desde abril de 2008, participada por Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, Torrecámarra y Vías) aporten clientes, vagones o máquinas. Con ello, se sube el precio al cliente, teóricamente ofrecen el puerta a puerta y pasa a facturar directamente Logitren.

Durante meses el tráfico se desarrolla con maquinistas de Renfe Operadora, hasta que Logitren compra una máquina y empiezan a hacerlo ellos solos, sin que Renfe participe en nada (simplemente en el Consejo de Administración de la UTE).

Lo más penoso, es que los posibles clientes de Renfe en este corredor (ejemplo Saica y Balay, hoy Bosch-Siemens) se han perdido, a pesar de que tienen apartaderos ferroviarios propios en origen y parte de los destinos, con lo que se eliminarían los acarreos y se convertirían en tráficos ferroviarios puros de los pocos que tendríamos.

El objeto de la UTE es comercializar, explotar y gestionar el servicio de transporte intermodal de mercancías por ferrocarril, entre el Puerto de Valencia y Zaragoza Plaza, así como los servicios complementarios y accesorios al objeto principal. El fondo operativo de dicha UTE es de 60.000 € al 50%, por tanto, Renfe Operadora participa con 30.000 €.

**Conclusión:** creamos el corredor, le activamos, lo ponemos en valor, lo damos a explotar a una empresa y formamos una UTE con ella misma.

- b. Adquisición del 60% del capital de PECOVASA (Peninsular de Coches y Vagones S.A.). Con fecha de octubre 2008, se produce un acuerdo de colaboración empresarial entre Renfe Operadora y el grupo logístico SUARDIAZ, SL. En junio de 2009 se produce un acuerdo de intenciones para compraventa de acciones de PECOVASA entre Renfe Operadora, Grupo Logístico SUARDIAZ SL, Trans European Raíl SA y Comsa Raíl Transport SA. Estos acuerdos se materializan en el Consejo de Administración de Renfe de 23 de febrero de 2010. En principio, estaba fijada una compra del 60% de las acciones de PECOVASA, aunque realmente lo que se compró y pagó fue un 55%.

Las adquisiciones que se realizaron fueron las siguientes:

- ✓ A Trans European Raíl SA, se le compra el 22,10 % del capital social, es decir 31.636 acciones.

- ✓ Al Grupo Logístico SUARDIAZ, SL, el 27,90% del capital social, (39.940 acciones)
- ✓ A Comsa Raíl Transport SA, el 5% del capital, (7.158 acciones)
- ✓ Y se estableció un compromiso con el Grupo Logístico SUARDIAZ sobre el 5% del capital, 7158 acciones, siempre que fuese titular de las mismas por comprarlas AUTO LOGISTIC SPAIN S.A.

Por tanto, la adquisición real fue del 55%. Se estableció en 85892 las acciones que se compran con un valor de 60,11 € por acción.

El precio fijo máximo es de 6 millones de €, también se fijó un precio variable de 650 mil € por las acciones que suponen el 60% del total del capital, siendo el importe variable por acción de 7,567646 €, que deberían abonarse una vez auditados los ejercicios 2009 y 2010 de PECOVASA. Este importe variable puede oscilar entre un máximo de un 1.150.000 €, cuando la cifra de negocios de ambos años supere los 31 millones de €, un mínimo de 0 € cuando sea menor de 23 millones de €

Por tanto, hasta marzo de 2011, PECOVASA mantiene la siguiente configuración accionarial

- Renfe Operadora 55%
- Grupo Logístico SUARDIAZ SL 15,45%
- Comsa Raíl Transport SA 15%
- ATG (Auto Transportlogistic Gasellschaft Alemania) 14,55%

Con fecha 1 de junio de 2011, el consejo de administración de Renfe Operadora aprueba la autorización para la adquisición de 7158 acciones, representativas del 5% del capital social de la entidad, a Trans European Rail SA, por un importe de 523,29 mil €, resultando un precio por cada una de las acciones de 69,8551 €, es decir, 9,7451 € más que hace 15 meses (se da la circunstancia que Auto Logistic Spain SA no vende al Grupo Logístico SUARDIAZ SL, ese 5%, sino a Trans European Rail SA). Con esta operación, Renfe Operadora contrala el 60% del capital social de PECOVASA, por un importe de 6.523.000 € (6 millones más 523.000 €)

c. Adquisición del 100% del capital social de LTF SA (Logística de Transporte Ferroviario SA)

El 19 de mayo de 2009 se establece un preacuerdo para la adquisición de acciones de LTF SA, entre Construrail SA, Continental Raíl SA y Renfe Operadora. Con fecha 23 de febrero de 2010 Renfe adquiere el 100% de las acciones de LTF SA:

- A Construrail SA, 40100 acciones que representan el 73,44 % del capital y por un importe de 3.238.942 €

- A Continental Raíl SA, 14500 acciones que representan el 26,56% del capital y por un importe de 1.252.800 €. Por tanto, el precio total de adquisición es de 4.491.742 €

En este caso, nos encontramos en una situación en que Renfe Operadora compra una empresa de servicios logísticos de transporte ferroviario a dos empresas (Construrail y Continental) que son empresas que han obtenido la licencia para realizar transporte de mercancías por ferrocarril, la primera de ellas, Construrail, tiene licencia desde octubre de 2005 y está formada por Continental Rail y Renfe; la segunda (Continental Raíl), también la tiene desde octubre de 2005 y pertenece al Grupo Vías y Construcciones que forman parte de ACS.

Es complicado entender esta decisión, más aún cuando en este nuevo proceso de segregación LTF se integra en PECOVASA. Por tanto, Renfe Operadora aporta a PECOVASA un capital aproximado de 11 millones de €, para unos ingresos 2011 según sus propios datos de 18.600.000 € (aunque en 2009 sus ingresos fueron 10.500.000 € aproximadamente)

## ii. Situación Actual

análisis rentabilidad			RENFE OPERADORA MERCANCIAS		
	2010	2009	2008	FÓRMULA	EXPLICACIÓN
FINANCIERA	<b>-0,02%</b>			$\frac{(B^0 + G. FINANC.) \times 100}{RECURS. TOTALES}$	Rentabilidad financiera de todos los recursos empleados en la empresa
RECURSOS PROPIOS (ROE)	<b>-0,04%</b>			$\frac{BENEFICIO NETO \times 100}{PATRIMONIO NETO}$	Rentabilidad de los recursos propios
GLOBAL	<b>-0,03%</b>			$\frac{BENEFICIO NETO \times 100}{RECURSOS TOTALES}$	Rentabilidad económica de todos los recursos empleados
DEL CAPITAL	<b>-0,42%</b>			$\frac{BENEFICIO NETO \times 100}{CAPITAL SOCIAL}$	Rentabilidad del capital social
RENT. VENTAS	<b>-24,47%</b>	<b>-25,20%</b>	<b>-13,86%</b>	$\frac{BENEFICIO NETO \times 100}{VENTAS}$	Rentabilidad de las ventas

Fig. 1 Ratios Rentabilidad de Renfe Operadora-Mercancías a 31-12-2010

**análisis financiero**
**RENFE OPERADORA MERCANCIAS**

RATIOS	2010	FÓRMULA	EXPLICACIÓN	LIMITES
TESORERÍA	<b>5,04</b>	<u>DISPON. + REALIZABLE</u> PASIVO CORRIENTE	Capacidad para atender las obligaciones de pago a corto sin realizar existencias	>0,50
LIQUIDEZ	<b>5,04</b>	<u>ACTIVO CIRCULANTE</u> PASIVO CIRCULANTE	Capacidad para hacer frente a las obligaciones a corto basándose en la realización del activo circulante	>1,50
AUTONOMÍA	<b>0,67</b>	<u>PATRIMONIO NETO</u> ACTIVOS TOTALES	Autonomía financiera que indica nivel de autofinanciación	>0,40
ENDEUDAMIENTO	<b>0,33</b>	<u>DEUDAS</u> TOTAL PASIVO	Si es reducido hay autonomía financiera, si es elevado indica estructura arriesgada	<0,6
ESTABILIDAD	<b>0,71</b>	<u>ACTIVO NO CORRIENTE</u> RECURS. A LARGO	Estructura de financiación del inmovilizado	<1
FONDO DE MANIOBRA	<b>55.559</b>	RECURS. A LARGO MENOS ACTIVO NO CORRIENTE	Capital de trabajo. Parte de activo circulante financiado con recursos a largo plazo.	>0

Fig. 2 Ratios Financieros de Renfe Operadora-Mercancías a 31-12-2010

**descomposición de la rentabilidad**
**RENFE OPERADORA MERCANCIAS**

		FÓRMULAS	PERIODOS		
			2010	2009	2008
ECONÓMICA	ROTACIÓN	<u>VENTAS</u> ACTIVO	0,00		
			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
FINANCIERA	MARGEN	<u>BAII</u> VENTAS	-0,20	-0,20	-0,13
			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
	APALANCAMIENTO	<u>ACTIVO</u> C. PROPIOS <b>X</b> <u>BAI</u> BAII	1,67	#iDIV/0!	#iDIV/0!
			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
	EFFECTO FISCAL	<u>Bº NETO</u> BAI	0,99	0,98	0,97
			<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>
	RENTABILIDAD (ROE)	<u>Bº NETO</u> C. PROPIOS	0,00	#iDIV/0!	#iDIV/0!
			<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>
	RENTABILIDAD EN %	<u>Bº NETO X100</u> C. PROPIOS	-0,04%	#iDIV/0!	#iDIV/0!
			<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>

Fig. 3 Descomposición Rentabilidad de Renfe Operadora-Mercancías a 31-12-2010

**INTERMODAL 2011**

<b>1 ACTIVO</b>			
A	<b>TOTAL</b>	69.037	
F	<b>Activo FIJO</b>	42.272	<b>61,23%</b>
C	<b>Activo CIRCULANTE</b>	26.765	<b>38,77%</b>
e	Existencias		
r	Realizable	25.155	36,44%
d	Disponible	1.610	2,33%

  

<b>2 Patrimonio Neto y PASIVO</b>			
P	<b>TOTAL</b>	69.037	
PN	<b>PATRIMONIO NETO</b>	44.945	<b>65,10%</b>
EL	<b>PASIVO LARGO PLAZO</b>	16.662	<b>24,13%</b>
EC	<b>PASIVO CORTO PLAZO</b>	7.430	<b>10,76%</b>

	Período	2010	<b>INTERMODAL 2011</b>
<b>1 RENTABILIDAD</b>			
Rentabilidad. Financiera	-37,82%	% Rentabilidad neta sobre recursos propios (PN).	
Rentabilidad Económica	-24,62%	% Rentabilidad neta sobre total activos.	
Rentabilidad del Capital	-378,28%	% Rentabilidad neta sobre el capital social.	
Rentabili. de las Ventas	-22,67%	% Rentabilidad neta sobre total ventas.	
<b>2 FONDO de MANIOBRA (Capital de trabajo)</b>			
Fondo de Maniobra	19.335	Diferencia entre el circulante y el exigible al corto. FdM. Siempre debe ser positivo.	
Ratio Fondo Maniobra	2,60	Proporción de FdM respecto al exigible al corto. En general 0,5 es aceptable.	
Ratio FdM en días	92,8	Días que tarda en regenerarse el FdM con las ventas. Cuanto menos mejor.	
<b>3 LIQUIDEZ</b>			
Liquidez	3,60	Compara el circulante con el exigible a corto. En general: lejos de 1 (cercano a 2).	
Tesorería (Acid Test)	3,60	Compara el disponible mas el realizable con el ex. Corto. General: En torno a 1.	
Disponibilidad	0,22	Compara el disponible con el exigible al corto. En general: En torno a 0,3.	
<b>4 ENDEUDAMIENTO y autonomía</b>			
Endeudamiento	0,54	Compara las deudas con los capitales propios. En general: No mayor que 1.	
Endeud. Corto Plazo	0,17	Compara las deudas a corto con los capitales propios. Cuanto menor, mejor.	
Autonomía	1,87	Similar al de endeudamiento, compara capitales propios con deudas totales	
<b>5 GARANTÍA y estabilidad</b>			
Garantía	1,75	Compara el activo real con el total de las deudas. En general 1,5, no menor.	
Consistencia	2,54	Compara el activo fijo con las deudas a largo plazo. En general 2.	
Estabilidad	0,69	Compara el activo fijo con los recursos permanentes. En general: menor de 1.	
<b>6 ROTACIÓN ACTIVOS y días pago/cobro</b>			
Rotación activo	1,09	Compara el activo con las ventas. Cuanto más alto mejor.	
Rotación activo fijo	1,77	Compara las ventas con el activo fijo. Cuanto más alto mejor.	
Días cobro clientes	120,7	Días que se tarda en cobrar a los clientes. Cuanto menos, mejor.	
Días pago proveedores	124,7	Días que se tarda en pagar a los proveedores. Cuanto más mejor.	

**MULTIPRODUCTO 2011.**

1		ACTIVO		
A		TOTAL	81.053	
F		<b>Activo FIJO</b>	56.247	<b>69,40%</b>
C		<b>Activo CIRCULANTE</b>	24.806	<b>30,60%</b>
e		Existencias		
r		Realizable	22.664	27,96%
d		Disponible	2.142	2,64%

  

2		Patrimonio Neto y PASIVO		
P		TOTAL	81.053	
PN		<b>PATRIMONIO NETO</b>	54.238	<b>66,92%</b>
EL		<b>PASIVO LARGO PLAZO</b>	22.170	<b>27,35%</b>
EC		<b>PASIVO CORTO PLAZO</b>	4.645	<b>5,73%</b>

		Período	2010	<b>MULTIPRODUCTO 2011</b>
<b>1 RENTABILIDAD</b>				
	Rentabilidad. Financiera	-31,34%		% Rentabilidad neta sobre recursos propios (PN).
	Rentabilidad Económica	-20,97%		% Rentabilidad neta sobre total activos.
	Rentabilidad del Capital	-313,42%		% Rentabilidad neta sobre el capital social.
	Rentabiliid. de las Ventas	-26,43%		% Rentabilidad neta sobre total ventas.
<b>2 FONDO de MANIOBRA (Capital de trabajo)</b>				
	Fondo de Maniobra	20.161		Diferencia entre el circulante y el exigible al corto. FdM. Siempre debe ser positivo.
	Ratio Fondo Maniobra	4,34		Proporción de FdM respecto al exigible al corto. En general 0,5 es aceptable.
	Ratio FdM en días	112,8		Días que tarda en regenerarse el FdM con las ventas. Cuanto menos mejor.
<b>3 LIQUIDEZ</b>				
	Liquidez	5,34		Compara el circulante con el exigible a corto. En general: lejos de 1 (cerca de 2).
	Tesorería (Acid Test)	5,34		Compara el disponible mas el realizable con el ex. Corto. General: En torno a 1.
	Disponibilidad	0,46		Compara el disponible con el exigible al corto. En general: En torno a 0,3.
<b>4 ENDEUDAMIENTO y autonomía</b>				
	Endeudamiento	0,49		Compara las deudas con los capitales propios. En general: No mayor que 1.
	Endeud. Corto Plazo	0,09		Compara las deudas a corto con los capitales propios. Cuanto menor, mejor.
	Autonomía	2,02		Similar al de endeudamiento, compara capitales propios con deudas totales
<b>5 GARANTÍA y estabilidad</b>				
	Garantía	2,10		Compara el activo real con el total de las deudas. En general 1,5, no menor.
	Consistencia	2,54		Compara el activo fijo con las deudas a largo plazo. En general 2.
	Estabilidad	0,74		Compara el activo fijo con los recursos permanentes. En general: menor de 1.
<b>6 ROTACIÓN ACTIVOS y días pago/cobro</b>				
	Rotación activo	0,79		Compara el activo con las ventas. Cuanto más alto mejor.
	Rotación activo fijo	1,14		Compara las ventas con el activo fijo. Cuanto más alto mejor.
	Días cobro clientes	126,8		Días que se tarda en cobrar a los clientes. Cuanto menos, mejor.
	Días pago proveedores	89,8		Días que se tarda en pagar a los proveedores. Cuanto más mejor.

**SIDERURGICO 2011**

<b>1 ACTIVO</b>	
A	<b>TOTAL</b> 53.537
F	<b>Activo FIJO</b> 35.785 <b>66,84%</b>
C	<b>Activo CIRCULANTE</b> 17.752 <b>33,16%</b>
e	Existencias
r	Realizable 16.389 <b>30,61%</b>
d	Disponible 1.363 <b>2,55%</b>

  

<b>2 Patrimonio Neto y PASIVO</b>	
P	<b>TOTAL</b> 53.537
PN	<b>PATRIMONIO NETO</b> 36.649 <b>68,46%</b>
EL	<b>PASIVO LARGO PLAZO</b> 14.105 <b>26,35%</b>
EC	<b>PASIVO CORTO PLAZO</b> 2.783 <b>5,20%</b>

	Período	2010	<b>SIDERURGICO 2011</b>
<b>1 RENTABILIDAD</b>			
Rentabilidad. Financiera	<b>-46,39%</b>		% Rentabilidad neta sobre recursos propios (PN).
Rentabilidad Económica	<b>-31,75%</b>		% Rentabilidad neta sobre total activos.
Rentabilidad del Capital	<b>-463,85%</b>		% Rentabilidad neta sobre el capital social.
Rentabilidad. de las Ventas	<b>-30,40%</b>		% Rentabilidad neta sobre total ventas.
<b>2 FONDO de MANIOBRA (Capital de trabajo)</b>			
Fondo de Maniobra	<b>14.969</b>		Diferencia entre el circulante y el exigible al corto. FdM. Siempre debe ser positivo.
Ratio Fondo Maniobra	<b>5,38</b>		Proporción de FdM respecto al exigible al corto. En general 0,5 es aceptable.
Ratio FdM en días	<b>96,4</b>		Días que tarda en regenerarse el FdM con las ventas. Cuanto menos mejor.
<b>3 LIQUIDEZ</b>			
Liquidez	<b>6,38</b>		Compara el circulante con el exigible a corto. En general: lejos de 1 (cerca de 2).
Tesorería (Acid Test)	<b>6,38</b>		Compara el disponible mas el realizable con el ex. Corto. General: En torno a 1.
Disponibilidad	<b>0,49</b>		Compara el disponible con el exigible al corto. En general: En torno a 0,3.
<b>4 ENDEUDAMIENTO y autonomía</b>			
Endeudamiento	<b>0,46</b>		Compara las deudas con los capitales propios. En general: No mayor que 1.
Endeud. Corto Plazo	<b>0,08</b>		Compara las deudas a corto con los capitales propios. Cuanto menor, mejor.
Autonomía	<b>2,17</b>		Similar al de endeudamiento, compara capitales propios con deudas totales
<b>5 GARANTÍA y estabilidad</b>			
Garantía	<b>2,12</b>		Compara el activo real con el total de las deudas. En general 1,5, no menor.
Consistencia	<b>2,54</b>		Compara el activo fijo con las deudas a largo plazo. En general 2.
Estabilidad	<b>0,71</b>		Compara el activo fijo con los recursos permanentes. En general: menor de 1.
<b>6 ROTACIÓN ACTIVOS y días pago/cobro</b>			
Rotación activo	<b>1,04</b>		Compara el activo con las ventas. Cuanto más alto mejor.
Rotación activo fijo	<b>1,56</b>		Compara las ventas con el activo fijo. Cuanto más alto mejor.
Días cobro clientes	<b>105,5</b>		Días que se tarda en cobrar a los clientes. Cuanto menos, mejor.
Días pago proveedores	<b>53,7</b>		Días que se tarda en pagar a los proveedores. Cuanto más mejor.

**TOTAL**

IRION  
+  
CONTREN  
+  
MULTI

<b>Activo Fijo</b>	<b>134.304</b>
<b>Activo Circulante</b>	<b>69.323</b>
Deudores comerc. y otras cuentas	64.208
Tesorería	5.115
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>203.627</b>
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>135.832</b>
Deuda financiera	52.937
Provisiones	1.184
<b>Pasivo circulante</b>	<b>13.674</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>203.627</b>

### **iii. Conclusiones**

Como resumen de los datos y ratios analizados, podemos obtener las siguientes conclusiones:

- 1) **Liquidez:** En todos los casos se detecta que el Activo Circulante es 6 veces el exigible a corto plazo. Por lo que debe existir, sin duda, deuda incobrable
- 2) **Capitalización:** El patrimonio neto parece excesivo, esto es debido a la Prima de Emisión de cada nueva sociedad, que es bastante importante y que puede haber sido calculada “a mano” para compensar el activo, y sin ninguna explicación a cerca de en que se basa este valor y que se persigue con él, siendo necesario exigir una valoración independiente y objetiva que cubra todos los aspectos antes de permitir que se siga adelante con este proceso.

El principio de prudencia establece como norma que la Prima de Emisión sería justificable si la empresa ha generado beneficios, ya que si tiene pérdidas generalizadas (como es el caso) no sería justificable de forma objetiva

- 3) **Endeudamiento:** Parece poco fiable, debido a lo anterior, y el indicador es inferior a lo que debería
- 4) **Garantía:** Parece un ratio correcto, pero es necesario valorar la calidad del activo para verificar su certeza.
- 5) **Valoración de activos:** Según el Informe de Auditoría de las Cuentas Anuales de Renfe Operadora ejercicio 2009, hay serias dudas a la hora de valorar los activos de la misma (también de Mercancías).

Apuntalando todo lo anterior, parece una operación de maquillaje y sin ningún sentido desde el punto de vista empresarial, surgiendo serias dudas para que empresas o empresarios importantes y solventes inviertan capital en las mismas. Da la sensación de que se intenta establecer un conglomerado de participaciones cruzadas entre empresas que actualmente existen y de las cuales, en muchos casos, Renfe Operadora es accionista o accionista principal actualmente.

### **CONCLUSIÓN FINAL.**

Todas las pérdidas que genera el Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística de Renfe Operadora (57 millones de € para el año 2010 y de casi 65 millones para 2011 según presupuesto) cambiarían a signo positivo si se tuvieran en cuenta los ahorros de costes externos generados por dicha área de actividad en el año 2010, y que, según la propia empresa, tendrían una valoración de 711 millones de €. Por tanto, es necesario que en la cuenta de resultados de esta área de actividad se tuvieran en cuenta no solo los ingresos-gastos de la actividad, sino también los ahorros de costes externos generados por Renfe, demostrándose de esta manera la eficiencia del ferrocarril en cuanto a la sostenibilidad y medio ambiente.

### III. RECURSOS HUMANOS

Los datos de los que disponemos en relación al personal afectado por la segregación son los siguientes:

<b>IRION</b>	Comercialización de servicios de transporte ferroviario de productos siderúrgicos y similares
<b>Personal de convenio</b>	
Técnico	3
MMII	11
Operador	1
<b>Subtotal</b>	<b>15</b>
	68,18%
<b>Personal fuera de convenio</b>	
Director	1
Gerente	2
Jefe	4
<b>Subtotal</b>	<b>7</b>
	28,57%
<b>TOTAL PERSONAL</b>	<b>22</b>

<b>CONTREN</b>	Comercialización de servicios de transporte ferroviario de todo tipo de contenedores
<b>Personal de convenio</b>	
Técnico	6
MMII	12
Operador	2
<b>Subtotal</b>	<b>20</b>
	55,56%
<b>Personal fuera de convenio</b>	
Director	1
Gerente	4
Jefe	11
<b>Subtotal</b>	<b>16</b>
	44,44%
<b>TOTAL PERSONAL</b>	<b>36</b>

## MULTI

Comercialización de servicios de transporte ferroviario de graneles sólidos (carbón, cementos, cereales, áridos, abonos, etc.) madera y papel, prefabricados de hormigón (vigas, traviesas, dovelas, etc.) productos químicos y combustibles, productos manufacturados y logística de distribución y transportes especiales (por dimensiones o pesos excepcionales)

<b>Personal de convenio</b>		
Técnico	7	
MMII	8	
Operador	1	
<b>Subtotal</b>	<b>16</b>	59,26%
<b>Personal fuera de convenio</b>		
Director	1	
Gerente	2	
Jefe	8	
<b>Subtotal</b>	<b>11</b>	40,74%
<b>TOTAL PERSONAL</b>	<b>27</b>	

## TOTAL

<b>Personal de convenio</b>		
Técnico	16	
MMII	31	
Operador	4	
<b>Subtotal</b>	<b>51</b>	60,00%
<b>Personal fuera de convenio</b>		
Director	3	
Gerente	8	
Jefe	23	
<b>Subtotal</b>	<b>34</b>	40,00%
<b>TOTAL PERSONAL</b>	<b>85</b>	

## TOTAL DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

Madrid	62
Asturias	3
Barcelona	3
Bilbao	3
Córdoba	3
Valencia	3
León	2
Zaragoza	2
Orense	1
Tarragona	1
Teruel	1
Valladolid	1
	85

Desde CCOO, también estamos elaborando un Informe en cuanto a la nueva situación laboral del personal segregado: Contrato, Condiciones Laborales y Económicas, Títulos de Transporte, Beneficios Sociales, etc.; además de la aplicación de la normativa y el convenio vigente en el momento de la segregación y que daremos a conocer en un breve periodo de tiempo.

Además, también para CCOO es motivo de preocupación la situación del resto de personal de Renfe Operadora.

## **IV. PRINCIPALES DUDAS E INCERTIDUMBRES DEL PROCESO.**

Hasta ahora, de toda la información analizada anteriormente, surgen una serie de dudas que, sin suponer numero clausus, quedan aún pendientes de aclarar y resolver:

- ¿En qué situación legal queda la parte interna de Renfe Mercancías?
- ¿Cuál va a ser el objeto social de Renfe Operadora cuando las Mercancías estén escindidas?
- ¿Cómo se va a tratar la reducción de capital o reserva de Renfe Operadora?
- ¿Qué ocurre con los impagados conocidos actualmente?, ya que si la sociedad escindida no ha dejado de existir por tratarse de una escisión parcial, la propia sociedad escindida también responde de la obligación transmitida, con todo su patrimonio. En cambio, la sociedad beneficiaria, no responde de las obligaciones, que continúan siendo responsabilidad de las escindidas.

- Si los costes de recursos necesarios siguen siendo los mismos, ¿Cómo vamos a hacer los precios más competitivos?
- Si una de las posibles ventajas competitivas es que no se tiene que hacer frente a los actuales costes estructurales, ¿no tendrá que repercutirse entre nuestros posibles prestadores de servicios, aumentando así los costes que tendrían que pagar las sociedades?
- Ya que para las empresas que surgen ahora no hay posibilidad de buscar recursos fuera de Renfe Operadora, en relación a la tracción y el mantenimiento ¿por qué solo se liberaliza la parte comercial?
- Si uno de los mayores déficits de Renfe Operadora es la red multicliente y los precios son fijados por el Ministerio, ¿cómo se va a poder decidir en qué relaciones se prestan el servicio y cuáles pueden ser abandonadas?
- Si PECOVASA ha reducido sus ingresos de 18 millones de € en el año 2008 a 10 millones en el año 2009, siendo una comercializadora ¿por qué estas sociedades van a ser rentables en tan corto espacio de tiempo?

## **V. PROPUESTAS DE CCOO**

En nuestra opinión, la estrategia debería ser diametralmente opuesta y tácticamente más certera y efectiva. En primer lugar, debemos intentar cumplir con los grandes objetivos marcados por la UE concentrados en la Estrategia de Movilidad Europea. En segundo lugar, el cumplimiento de objetivos medioambientales comprometidos por España. En tercer lugar, hacer de RENFE Mercancías un instrumento básico para el desarrollo económico, proporcionando un medio de transporte rápido, económico, competitivo y eficiente. Para ello hay que partir de un análisis objetivo para diagnosticar con certeza la situación y, en base a esta realidad, elaborar alternativas factibles de ser desarrolladas con garantías

Para ello, hay que partir de la realidad, de la necesidad imperiosa que nuestro tejido productivo tiene de transporte, de ser abastecido de materias primas y de combustibles, así como de la necesidad de distribuir y atender el mercado de productos elaborados, tanto en el interior como en el exterior (importaciones y exportaciones). Por lo tanto, el ferrocarril está llamado y debe jugar un papel clave en este entramado de suministros y transportes.

Es precisamente la incapacidad de dar respuestas a esta compleja demanda lo que ha provocado en nuestro país la bajada porcentual del índice de transporte de mercancías por ferrocarril.

Este modo de transporte ha sido incapaz, entre otros inconvenientes, de adaptarse a las necesidades reales del sistema productivo, a dar respuestas a sus demandas.

CCOO plantea la necesidad de elaborar un plan integral de transporte de mercancías por ferrocarril.

Este plan debe contener, a nuestro juicio, los siguientes elementos y premisas:

1. **INVERSIÓN**: para la adaptación y adecuación de las estructuras ferroviarias, es decir, acercar el tren y sus vagones- contenedores al lugar de origen y destino de las mercancías: a los puertos, a las refinerías, a los grandes y medianos complejos y factorías industriales, a los centros logísticos, etc. Se debe elaborar un plan de inversiones realista destinado a la mejora de las infraestructuras para posibilitar la accesibilidad, este es el objetivo: acercar el tren. El plan inversor debe ser elaborado y participado por el Ministerio de Transporte, Adif y RENFE Operadora con presencia y participación sindical.
2. **PLAN DE SERVICIOS**: Una vez concretado el plan inversor, debe elaborarse y ejecutarse un plan de prestación de servicios, en base a la existente mas la previsible demanda que garantice mediante un operativo eficiente la prestación de transportes adecuados, con mejores garantías de regularidad, con recorte de tiempo sobre el actual, con más capacidad y con tarifas competitivas.
3. **APROVECHAMIENTO INTEGRAL**: Plan de aprovechamiento de las instalaciones y de la red convencional y sus conexiones que actualmente están desaprovechadas y/ o en desuso. Hay que profundizar y planificar la cadencia de las circulaciones, el aprovechamiento nocturno de la red, diseñar las circulaciones directas entre origen y destino que garanticen y hagan eficaces los resultados.
4. **ESPECIALIZACION**: Delimitación especializada del transporte ferroviario, con una potenciación del transporte intermodal (contenedores) que es el que posee mayor adaptabilidad y versatilidad para facilitar un servicio de puerta a puerta, combinándolo éste con un amplio y eficiente servicio de acarreo desde el cliente a la terminal de carga o descarga y viceversa.
5. **MEDIDAS LEGISLATIVAS**: Plan de potenciación de los transportes estratégicos (combustibles y otros) desde las refinerías y terminales de carga a los centros logísticos de distribución. Este transporte debería ser objeto de una acción de apoyo legislativo mediante el cual se incentive el transporte de combustible (gasóleo, gasolinas y gas) por ferrocarril, dictaminando mediante ley medidas e incentivos , concretando la incompatibilidad de éste transporte por carretera en determinadas materias y mercancías, para clientes o empresas que transporten un número determinado de toneladas. Asimismo, esta medida legal podría ampliarse en cuanto a la incompatibilidad e incentivación a los trenes de transporte de materias peligrosas, sustancias contaminantes o corrosivas.
6. **PLAN INDUSTRIAL**: Plan de reactivación y especialización de los centros de fabricación, mantenimiento y reconversión de material motor (locomotoras) y rodante (vagones) aprovechando la capacidad industrial instalada (talleres) que hoy posee RENFE Operadora distribuidos por TODO EL PAIS .
7. **PLAN COMERCIAL**: Creación de un Departamento Comercial con capacidad para elaborar y diseñar propuestas personalizadas y planes de transporte que evidencien y optimicen la opción del transporte ferroviario, destinándolo a las

empresas y clientes, aconsejando a éstos las opciones más eficaces adaptadas a sus necesidades competitivas y eficientes para cada sector y cliente de forma personalizada.

8. **NUEVAS TARIFAS:** Definir y aplicar tarifas adecuadas que cumplimenten la oferta del servicio ferroviario y determinen favorablemente la opción por el tren de mercancías como medio de transporte que supongan y evidencien el ahorro, mejoren los resultados, favorece la reducción de costes, que hace más competitivas a la empresas mejorando la capacidad de éstas , los servicios y mercancías que comercializan.

En resumen, lo que CCOO plantea como contrapartida a la descabellada idea de la segregación de RENFE Mercancías es: **La reconversión y adaptación de todo el conjunto del servicio de mercancías de forma unitaria y no segregada.** La conversión en un sistema necesario, óptimo, e imprescindible para el desarrollo, moderno, competitivo, público y eficiente. Hay que remover los obstáculos que en la actualidad tiene el modelo existente y el propuesto por RENFE Operadora. Es decir, queremos convertir el tren de mercancías en un medio, en un instrumento imprescindible e idóneo para responder eficientemente a la modernización de nuestro sistema productivo, a las necesidades de comunicación y distribución que éste demanda y que, a priori, no tiene por qué ser prestado casi en exclusividad por la carretera ni en régimen de monopolio. Muy al contrario, con la transformación que proponemos del transporte de mercancías, la iniciativa privada encontrará más atractiva y rentable las inversiones en el ferrocarril , ya que esta orientación y nueva organización es más eficaz, demanda y posibilita nuevas inversiones en todos los campos, no sólo en este modelo de transporte sino también en infraestructuras, con fórmulas inversoras publico privadas y en material rodante, en tracción y en un nuevo diseño en la prestación de servicios públicos a las empresas y sectores productivos que el ferrocarril necesita , puede y tiene que prestar.



**servicios a la ciudadanía  
ferroviario**

**POR UN FERROCARRIL  
PÚBLICO, SOCIAL,  
SEGURO Y VIABLE**

**LA SEGREGACIÓN NO ES  
LA SOLUCIÓN PARA LAS  
MERCANCÍAS**