

**ACTA DE LA REUNIÓN DE INICIO DEL PERIODO DE CONSULTAS SOBRE EL CAMBIO ORGANIZATIVO Y RETRIBUTIVO DE LA ESTRUCTURA DE DIRECCIÓN DE RENFE-OPERADORA Y LAS EMPRESAS CON PARTICIPACIÓN MAYORITARIA.**

En Madrid, a las 12 horas del día 8 de junio de 2012, en el Aula 15, Caracola nº 20, de la Escuela de Formación de RENFE- Operadora, sita en la Avenida Pío XII, 110, Madrid, se reúnen las personas que a continuación se indican, en representación de la Dirección de la Empresa y de la Representación Legal de los Trabajadores, respectivamente.

**Por la Dirección de la Empresa**

José Núñez Blázquez	Director de Recursos Humanos
Raúl Blanco Aira	Gerente de Área de Relaciones Laborales
Carlos Mariño Sánchez	Gerente de Área de Gestión Directiva
José Tomás López Ruiz	Gerente de Área de Planificación y Admón. de RR.HH.
Pedro Molina Dávila	Gerente de Área de Organización y RR.HH de A.N. Merc. y Logística
Juan López Pulido	Gerente de Área de Organización y RR.HH de A.N. Fab. y Mant.
José Esteban Berenguer Pérez	Gerente de Política Retributiva
Estrella Soriano Cuervo	Gerente de Planificación y Gestión de RR.HH.
Concha Losada Oliveira	Gerente del Servicio Jurídico Laboral
Oscar Altares Medina	Gerente de RR.HH de A.N. Viajeros
José Luis Wizner Moya	Gerente de Negociación Colectiva
Alfonso de Galain Sánchez	Jefe de Movilidad y Planificación
Mª Isabel Sacristán Vesperinas	Jefa de Gestión de Sistemas de Información Laboral

**Por la Representación Legal de los Trabajadores**

Roberto Sáez Izquierdo	SEMAF
Juan Carlos Cañas Lloret	SEMAF
Juan Manuel León Gallego	CCOO
Eva María Edesa Montero	CCOO
José Esparcia Gil	CCOO
Agapito Alcarazo Núñez-Barranco	UGT
Jesús Agudo Zarzuela	UGT
Francisco Javier Diéguez González	UGT
Juan José Domínguez Campos	CGT
Francisco Rafael González Escudero	SF-Intersindical

Como consecuencia de la aplicación de las medidas de austeridad y eficacia de gestión en RENFE- Operadora, el Comité de Dirección aprobó el pasado día 6 de junio la nueva estructura organizativa de RENFE-Operadora, que se complementa con un nuevo sistema retributivo para la Estructura de Dirección de la Empresa, que resulta asimismo de aplicación al personal directivo de las empresas participadas mayoritariamente por RENFE-Operadora.

A partir del cambio organizativo aprobado por el Comité de Dirección se han establecido los criterios básicos que desarrollan el nuevo modelo retributivo para la Estructura de Dirección, que homogeniza y racionaliza las percepciones de este colectivo.

La reunión, convocada formalmente, tiene como objeto iniciar, con esta fecha, el período de consultas establecido en el Artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores, para la implantación del nuevo sistema retributivo y de sus cuantías (Artículo 41.1.d) a la Estructura de Dirección de RENFE-Operadora y en las empresas con participación mayoritaria de dicha Entidad. Este período de consultas se extenderá, como máximo, hasta el día 22 de junio de 2012.

La Dirección de la Empresa informa sobre los criterios y presenta la Memoria Organizativa de RENFE-Operadora (se adjunta el documento al acta como Anexo nº I) y la Memoria Económica de RENFE-Operadora (se adjunta al acta como Anexo nº II).

Este nuevo sistema retributivo establece una retribución máxima para cada uno de los niveles de puesto de la Estructura de Dirección. Una vez constituida la Estructura Básica y sus dos primeros niveles (Directores y Gerentes de Áreas) resultan afectados un total de 43 trabajadores por el ajuste retributivo en relación con sus retribuciones globales máximas y también habrá afectados por lo que se refiere a la distribución de sus componentes salariales. La Dirección de la Empresa buscará fórmulas para el tratamiento del componente fijo individual de tal forma que minimice el impacto en el resultado. La Estructura organizativa y la aplicación de este modelo retributivo seguirá desarrollándose con los siguientes niveles (Gerentes, Jefes de Área y Jefes).

La Representación Legal de los Trabajadores, de forma unánime, se opone a la aplicación del Artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores, por considerarlo injustificado.

La Representación Legal de los Trabajadores manifiesta de forma unánime, que al no facilitársele información suficiente de todo el personal afectado, por cuanto que, entre otras cosas, no se entrega la relación nominal y contratos de trabajo de todos los trabajadores/as a los que se pretende realizar dicha aplicación, entiende que no se dan las condiciones mínimas necesarias para iniciar el período de consultas preceptivo.

La Dirección de la Empresa manifiesta que antes de la próxima reunión de este período de consultas fijada para el próximo viernes día 15 de Junio en esta misma Sala a las 10'30 horas, ampliará en respuesta a la solicitud de La Representación de los Trabajadores la información facilitada en la reunión de hoy.

Sin más asuntos que tratar finaliza la reunión a las 15:00 horas en el lugar y la fecha señalados en el encabezamiento de esta Acta.

POR LA REPRESENTACION  
DE LOS TRABAJADORES

POR LA REPRESENTACIÓN  
DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA

*[Handwritten signatures in blue ink for the Workers' Representation and the Company's Direction.]*



## MEMORIA ORGANIZATIVA

### 1. Introducción: Situación económica del entorno

La intensidad de la crisis económica y financiera actual ha hecho necesaria que se estén adoptando medidas de ajuste económico y presupuestario de tipo estructural para el conjunto del país, que afectan a todos los sectores empresariales e instituciones, con el objetivo de superar esta crisis, que permitan establecer las bases de recuperación del crecimiento con la mayor brevedad posible.

Esta crisis ha puesto de manifiesto que algunas partes del modelo económico y empresarial estaban periclitadas, y hacían que el conjunto pudiera llegar a ser insostenible, empujando a la necesidad de su transformación hacia un paradigma más viable, acompasando el gasto al ingreso disponible, con criterios de austeridad y de eficiencia en la gestión de los recursos.

Además, esta situación, que afecta de forma directa al mercado laboral general, no puede clasificarse de coyuntural, en este sentido el Gobierno ha aprobado medidas normativas que posibiliten o favorezcan la creación de las condiciones necesarias para que la economía española (empresas y emprendedores) puedan crear empleo y generar la seguridad y confianza necesaria que el sistema económico-financiero del país necesita.

El sector del transporte en general y el ferroviario en particular, se ve directamente afectado por la reducción del transporte de mercancías, así como de la movilidad ciudadana, por tal motivo no son ajenos a la realidad económica y financiera del país, por tal motivos también precisan de medidas que garanticen la sostenibilidad de las empresas, con ajustes en sus costes y mejorando su competitividad tanto a nivel nacional como internacional.

### 2. Aplicación de las medidas de austeridad y eficacia de gestión en RENFE-Operadora

Renfe Operadora, como consecuencia de la situación económica general ha empeorado sus resultados económicos durante este período haciendo que sus ingresos comerciales se hayan desviado significativamente de los presupuestados -tal y como se detalla en la memoria económica que complementa a este documento- y aunque se han tomado medias de carácter comercial que han tenido un adecuado resultado sobre los ingresos es necesario acompasarlo con una reducción de los costes.



Para contribuir a la reducción de costes de la empresa adecuándola a la nueva situación económica se han establecido una serie de actuaciones sobre la estructura organizativa y de producción de la empresa que se verá reflejada en una reducción de los costes de la estructura directiva. Entre estas se encuentran:

- Definición de una nueva estructura básica con criterios de austeridad y eficacia en la gestión mediante la integración de funciones directivas.
- Desarrollo de la estructura directiva de la empresa sobre la base de la nueva estructura básica de la empresa. Ha supuesto la eliminación de vacantes orgánicas, distribución y asunción funcional, buscando las sinergias entre áreas y la eficiencia. Esto ha supuesto, entre otros, el pase de 7 a 3 direcciones generales, y de 49 a 21 directores.
- Clasificación organizativa del personal de estructura de dirección en directores, gerentes de área y gerentes, en función de la distribución de responsabilidades e impacto de sus resultados.
- Adecuación del sistema de retribución en consonancia al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, sobre régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.
- Aplicación a la estructura de dirección de un régimen retributivo en consonancia y de forma coherente con el marco aprobado en el Real Decreto 451/2012 y la Orden Ministerial del 12 de abril de 2012 del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, que ha supuesto la disminución de la masa retributiva de las personas que ocupan las citadas posiciones. La aplicación individual de dicho marco retributivo supondrá en algún caso la modificación sustancial de las cuantías salariales dada falta de homogeneidad y disparidad del punto de partida de cada persona.



## MEMORIA ECONÓMICA

### Antecedentes

El resultado de RENFE-Operadora en el ejercicio 2011 se situó en 130,2 millones de euros negativos, frente a los 19,8 millones de euros negativos del año 2010.

Este empeoramiento de más de 110 millones de euros, el 558,2%, se produce ya que a pesar de que los ingresos, sin contar las aportaciones del Estado, crecieron en 2011 frente a 2010 en 74 millones de euros, un 3,4%, los gastos de explotación se incrementaron en 139 millones, un 6,0%.

A esto hay que añadir la variación de los costes de capital, amortizaciones y resultado financiero, que, en su conjunto, crecieron alrededor de 95 millones de euros.

Las aportaciones del Estado y los resultados excepcionales asociados al cobro de la sentencia por la aplicación de la prorrata del IVA en ejercicios anteriores, paliaron puntualmente parte de los efectos negativos anteriores por un importe aproximado de 50 millones de euros, dejando la evolución negativa del ejercicio 2011 en los 110 millones de euros señalados frente a 2010.

En el ejercicio 2011, la desaceleración producida en el caso de viajeros se hace más intensa en mercancías, que decrecieron un 1,2% en el segundo semestre, anticipando la evolución negativa registrada en los primeros meses de 2012.

Esta evolución de resultados, junto con el programa de inversiones acometido en los ejercicios 2010 y 2011, han llevado a la entidad pública empresarial a unas cifras de endeudamiento que han pasado de 4.876 millones de euros a 31 de diciembre de 2010, a 5.225 millones de euros a 31 de diciembre de 2011.

Es decir, 349 millones de euros de incremento, lo que equivale a un 7,2%, con su consecuente repercusión en la evolución de los gastos financieros.

Asimismo, el ratio fondos propios/endeudamiento se ha deteriorado en este período, pasando de 0,69 en 2010 a 0,62 en 2011.

### Ejercicio 2012. Evolución primer cuatrimestre.

La ejecución presupuestaria del primer cuatrimestre del ejercicio 2012, recogida en la evolución de la cuenta de resultados de RENFE-Operadora acumulada al mes de abril, presenta la evolución que se describe a continuación.



Los ingresos totales hasta el mes de abril, incluyendo el devengo de aportaciones del Estado por la prestación de obligaciones de servicio público, han disminuido un 2,5% frente al mismo período de 2011, es decir, se han obtenido 22,7 millones de euros de menores ingresos. Frente a la previsión, la desviación se acentúa y se sitúa en el 7,6%, con una caída de 72,1 millones de euros.

Por lo que se refiere a los gastos de explotación (personal, energía de tracción y materiales y servicios del exterior), se está llevando a la práctica una política de contención que ha dado como resultado una disminución de los mismos del 1,8% frente a 2011, 14,3 millones de euros.

A pesar de ello, existe una desviación negativa de 15,5 millones, 2,0%, frente a la cifra prevista.

A partir de las cifras señaladas anteriormente, e incorporadas a las mismas los efectos de la evolución de las amortizaciones y del resultado financiero, el resultado acumulado a abril se sitúa peor que el año anterior en 16,6 millones de euros, y en 75,4 millones por debajo de la cifra prevista.

Si se analizan los ingresos generados por la actividad principal de la entidad, el transporte de viajeros y mercancías, su evolución es:

### Viajeros

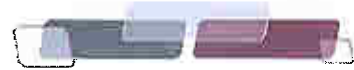
Los ingresos se sitúan 43 millones de euros por debajo de la previsión y tan solo 5 millones por encima del año anterior.

<i>Millones de euros</i>	Acumulado abril 2012	Desviación sobre 2011	Desviación sobre previsión
Ingresos por venta de títulos de transporte	590,5	5,1	-43,4

### Mercancías

En esta área de negocio, los ingresos acumulados al mes de abril, homogeneizando los datos de RENFE-Operadora y de las filiales creadas en octubre, los ingresos se sitúan por debajo tanto de la previsión, como del año 2011, y el número de toneladas kilómetro transportadas tampoco supera las cifras previstas ni del ejercicio anterior.

<i>Millones de euros</i>	Acumulado abril 2012	Desviación sobre 2011	Desviación sobre previsión
Ingresos por venta de títulos de transporte	60,4	-8,5	-11,1



## Resultados

Estas cifras de ingresos de viajeros y mercancías junto con la evolución de los gastos de explotación (personal, energía de tracción, cánones ferroviarios y materiales y servicios del exterior), llevan a una evolución del resultado antes de amortizaciones e intereses que empeora tanto el resultado del año anterior como el de la previsión. Dicha evolución, junto con la del resultado final de la entidad una vez incorporadas las amortizaciones y el resultado financiero, se refleja en el siguiente cuadro:

<i>Millones de euros</i>	Acumulado abril 2012	Desviación sobre 2011	Desviación sobre previsión
<b>Resultado</b>	-81,1	-16,6	-75,4

## Acciones de futuro

Para tratar de paliar la evolución de estos datos, RENFE-Operadora está poniendo en marcha una serie de medidas que afectan a las líneas de ingresos y gastos sobre las que tiene una capacidad de actuación directa y que pueden resumirse en:

- ✓ Medidas comerciales tendentes a atraer una mayor demanda que mejore la ocupación y el margen de la operación ferroviaria.
- ✓ Medidas de austeridad y contención del gasto de servicios del exterior así como una renegociación de todos los contratos en vigor con los proveedores.
- ✓ Medidas de disminución del gasto de personal de estructura de dirección.

El último grupo de medidas incluyen tanto la reestructuración de la organización puesta ya en marcha como una adecuación de la política retributiva de ese colectivo tanto a las circunstancias generales de la economía española como a las indicaciones que, con motivo de los planes de ahorro y saneamiento puestos en marcha por el Gobierno, corresponde aplicar al personal encuadrado en la estructura de dirección de la entidad.

En este sentido, el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, desarrollado por la Orden de 30 de marzo de 2012, del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, establece los principios de austeridad, eficiencia y transparencia en la gestión en la regulación del régimen retributivo del personal afectado, y son los principios que se han seguido en la determinación de las medidas propuestas.