



Roj: **STS 3836/2014** - ECLI: **ES:TS:2014:3836**

Id Cendoj: **28079140012014100521**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Social**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **18/09/2014**

Nº de Recurso: **130/2013**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Casación**

Ponente: **MARIA LOURDES ARASTEY SAHUN**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 4605/2012,**
STS 3836/2014

SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a dieciocho de Septiembre de dos mil catorce.

Vistos los presentes autos pendientes ante esta Sala en virtud de recurso de Casación interpuesto por los letrados Sr. Lillo Pérez, y Sr. Sanguino Gómez, en nombre y representación respectivamente de FEDERACION DE SERVICIOS A LA CIUDADANIA DE COMISIONES OBRERAS, y SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO DE CGT contra la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 31 de octubre de 2012, en procedimiento núm. 184/12, seguido en virtud de demanda a instancia de los ahora recurrentes contra RENFE OPERADORA; CONTREN RENFE MERCANCIAS SA; MULTI RENFE MERCANCIAS SA; IRION RENFE MERCANCIAS SA; COMITE GENERAL DE EMPRESA DE RENFE OPERADORA; SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS Y AYUDANTES FERROVIARIOS (SEMAF); FEDERACION ESTATAL DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES y MAR DE UGT; y SINDICATO FERROVIARIO SF INTERSINDICAL sobre conflicto colectivo.

Han comparecido en concepto de recurridos RENFE OPERADORA, y CONTREN RENFE MERCANCIAS SA, MULTI RENFE MERCANCIAS SA, IRION RENFE MERCANCIAS SA, representadas por los letrados Sra. Losada Olivera, y Sr. Peñin Peñin, respectivamente.

Es Ponente la Excm. Sra. D^a. Maria Lourdes Arastey Sahun,

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la representación de la FEDERACION DE SERVICIOS A LA CIUDADANIA DE COMISIONES OBRERAS, a la que se adhirieron SEMAF y CG, se interpuso demanda de conflicto colectivo de la que conoció la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, y en la que tras exponer los hechos y motivos que estimaron de aplicación se terminó por suplicar se dictara sentencia por la que "se declare el derecho de los trabajadores afectados por el conflicto colectivo a seguir manteniendo relación laboral con Renfe-Operadora y condene solidariamente a las empresas demandadas a estar y pasar por esta declaración y declare que RENFE Operadora es cedente de personal y las empresas demandadas son cesionarias de este personal condenando a las empresas demandadas a estar y pasar por esta declaración."

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda se celebró el acto del juicio en el que la parte actora se afirmó en la misma, oponiéndose la demandada según consta en Acta. Recibido el pleito a prueba se practicaron las propuestas por las partes y declaradas pertinentes.

TERCERO.- Con fecha 31-10-2012 se dictó sentencia por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en la que consta el siguiente fallo: "Desestimamos la demanda de conflicto colectivo interpuesta por CCOO, a la que se adhirieron SEMAF y CGT y absolvemos a RENFE OPERADORA SA; CONTREN RENFE MERCANCIAS SA; MULTI RENFE MERCANCIAS SA; IRION RENFE MERCANCIAS SA; COMITE GENERAL DE EMPRESA DE RENFE



OPERADORA; FEDERACION ESTATAL DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES y MAR DE UGT; y SINDICATO FERROVIARIO SF INTERSINDICAL de los pedimentos de la demanda."

CUARTO.- En dicha sentencia se declararon probados los siguientes hechos: **1º.-** CCOO ostenta la condición de sindicato más representativo a nivel estatal y acredita una importante implantación en RENFE-OPERADORA.

2º.- El 18-11-2003 se publicó en el BOE la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, cuya D.A. 3ª prevé que RENFE OPERADORA podrá crear, en su seno, sociedades mercantiles cuyo objeto social coincida, total o parcialmente, con las funciones propias de sus unidades de negocio o de sus áreas, en cuyo caso desaparecerá o se modificará, en consonancia, la unidad de negocio o el área operativa correspondiente.

3º.- El 31-12-2004 se publicó en el BOE el RD 2396/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprobó el Estatuto de RENFE-OPERADORA, en cuyo art. 9.1 .i) se encomienda al Consejo de Administración la creación de las sociedades mercantiles mencionadas en la D.A. 3ª de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre .

4º.- El 17-01-2011 RENFE-OPERADORA encargó un informe sobre el área de mercancías, que reveló un descenso del 30% en la cifra de ingresos y un 40% en el kilometraje operado por el área citada. En el mes de abril de 2011 se presentó al comité de dirección de RENFE- OPERADORA un plan, denominado "Nuevo Modelo de Explotación del Area de Mercancías y Logística", que obra en autos y se tiene por reproducido, en el que se proponía la creación de las sociedades codemandadas, para que asumieran las áreas de multiproducto, siderúrgico e intermodal, que conformaban el área de transporte de mercancías de RENFE- OPERADORA, junto con el área de automóviles, para la que se proponía su integración en las compañías dedicadas al transporte de mercancías LTG y PECOVASA.

RENFE-OPERADORA encargó la confección de una memoria, que obra en autos y se tiene por reproducida, en la que se propone la creación de las sociedades mercantiles codemandadas, con los correspondientes balances de segregación parcial, ajustados al balance cerrado de RENFE-OPERADORA a 31-12-2010. RENFE-OPERADORA encargó, así mismo, una memoria económica, que obra en autos y se tiene por reproducida, así como una memoria justificativa del nuevo régimen de explotación del área de mercancías, que obra en autos y se tiene por reproducida. Los administradores de RENFE-OPERADORA aprobaron un informe, que obra en autos y se tiene por reproducido, mediante el que aprobaron la segregación parcial de la empresa a favor de CONTREN, MULTI e IRION, así como el "Proyecto de Segregación", que incluía los anexos siguientes:

ANEXO 1. BALANCES DE SEGREGACIÓN

ANEXO II. INFORMES DE VALORACIÓN DE LAS APORTACIONES NO DINERARIAS

ANEXO III. ESTATUTOS DE LAS SOCIEDADES BENEFICIARIAS DE LA SEGREGACIÓN

ANEXO IV. ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS POR EL QUE SE AUTORIZA LA CONSTITUCIÓN DE LAS SOCIEDADES "MULTI RENFE MERCANCIAS, S.A."; "IRION RENFE MERCANCIAS, S.A. y "CONTREN RENFE MERCANCIAS, S.A."

El 24-06-2011 el Consejo de Ministros autorizó la segregación antes dicha, así como la constitución de las mercantiles reiteradas. Dicho acuerdo se publicó en el BOE de 4-08-2011.

5º.- El 12-09-2011 se formalizaron ante Notario las escrituras de segregación y la constitución de las mercantiles codemandadas. -Dichas escrituras obran en autos y se tienen por reproducidas.

6º.- Obran en autos y se tienen por reproducidos los estatutos sociales de CONTREN, MULTI e IRION. -Dichas mercantiles han asumido las subáreas del área de mercancías, explotado anteriormente por RENFE-OPERADORA, de intermodal, multiproducto y siderúrgico. El patrimonio neto, aportado por RENFE-OPERADORA a las mercantiles reiteradas, asciende a las cantidades siguientes:

CONTREN: 4.494 miles de euros a capital social y 40.451 miles de euros a prima de emisión.

MULTI: 5.424 miles de euros a capital social y 48.814 miles de euros a primas de emisión.

IRION: 3.665 miles de euros a capital social y 32.984 miles de euros a primas de emisión.

7º.- RENFE-OPERADORA ha transferido a las codemandadas la totalidad de vagones y contenedores, con los que realizaba anteriormente el transporte de mercancías, así como su bolsa de clientes. Las empresas codemandadas, que tienen sus propios órganos directivos y estructura de mando, contratan con los clientes las mercancías, que pretenden transportar por ferrocarril, cargan en los vagones y contenedores las mercancías contratadas y contratan su tracción ferroviaria con RENFE-OPERADORA, aunque hay otras empresas dedicadas a dicha actividad.

RENFE-OPERADORA es quien emite la correspondiente carta de porte, que documenta el contrato de tracción y se ocupa normalmente de contratar con ADIF las infraestructuras necesarias. RENFE-OPERADORA ha suscrito con CONTREN, MULTI e IRION contratos para la utilización de sus aplicaciones informáticas, nóminas y servicio de prevención de riesgos laborales y comparten la asesoría jurídica y financiera, así como la misma póliza de seguros con Fraternidad- Muprespa.

8º.- El 30-06-2011 RENFE-OPERADORA inició período de consultas con el Comité General para cumplir el procedimiento del art. 44.9 ET, levantándose acta que obra en autos y se tiene por reproducida. -Se anexaron los documentos siguientes:

1. Memoria justificativa del nuevo modelo de explotación del Area de Mercancías y Logística de Renfe-Operadora.
2. Acuerdo por el que se autoriza a la Entidad Pública Empresarial Renfe- Operadora la creación de tres sociedades comercializadoras de Servicios de Transporte de Mercancías por Ferrocarril especializadas en productos Siderúrgicos, transporte Intermodal y Multiproducto.
3. Memoria para el Consejo de Ministros "Nuevo modelo de Explotación del Area de Mercancías y Logística"
4. Memoria Económica del nuevo modelo de explotación el Area de Mercancías y Logística de Rente-Operadora
5. Proyecto de segregación parcial.
6. Informe que formulan los administradores de Renfe-Operadora sobre el proyecto de segregación parcial.

Se anexó, así mismo, el listado de los 84 trabajadores afectados, que estaban adscritos al área de transporte de mercancías de RENFE-OPERADORA.

9º.- El 7-07-2011 se realizó la primera reunión, levantándose acta que obra en autos y se tiene por reproducida. Se realizaron alegaciones por CCOO y por UGT, que obran en autos y se tienen por reproducidas. El 18-07-2011 se produjo una nueva reunión, que concluyó sin acuerdo en lo que se refiere a la segregación, aunque se reclamó por la RLT garantías de retorno, levantándose acta que obra en autos y se tiene por reproducida.

10º.- El 21-07-2011 la empresa y la mayoría de la RLT alcanzaron acuerdo sobre garantías de retorno, que obra en autos y se tiene por reproducido.

11º.- La empresa notificó a los trabajadores afectados, que se incorporarían a las empresas codemandadas con efectos de 1-10-2011, lo que se produjo efectivamente, aunque buena parte de los mismos se habían opuesto a dicho traspaso.

12º.- La empresa RENFE-OPERADORA realizó en la oferta de empleo 2011 diversas ofertas de promoción externa, que obran en autos y se tienen por reproducidas. -La empresa notificó a CCOO, que dichas plazas estaban abiertas a cualquier trabajador de la empresa, que reuniera los requisitos exigidos. -Las comunicó del mismo modo al Presidente del Comité General.

13º.- RENFE-OPERADORA trasladó a varios trabajadores, alguno de los cuales habían trabajado en el área de transporte de mercancías, aunque sus puestos se habían amortizado al fusionarse las direcciones de multiproducto y graneles y otros dos no trabajaron nunca en dicha área. CCOO denunció dicho proceso de movilidad interna y el 28-10-2011 la Inspección de Trabajo realizó informe, que obra en autos y se tiene por reproducido, en el que requirió a la empresa que sacara a concurso las plazas concretas.

14º.- El 5-07-2012 se intentó la conciliación ante el SIMA, que tuvo lugar sin acuerdo. Se han cumplido las previsiones legales.

QUINTO.- Contra dicha resolución se interpuso recurso de casación por la representación de Federación de Servicios a la Ciudadanía CCOO, y Sindicato Federal Ferroviario de CGT en el que se alega infracción de los arts. 44. 2; y 43.2 y 44 ET. Que fue impugnado por las partes personadas.

SEXTO.- Recibidas las actuaciones de la Audiencia Nacional y admitido el recurso de casación, se dio traslado por diez días al Ministerio Fiscal que emitió informe en el sentido de considerar improcedente el recurso, e instruida la Excm. Sra. Magistrada Ponente se declararon conclusos los autos, señalándose para votación y fallo el día 11/09/2014 fecha en que tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- 1. La sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, dictada el 31 de octubre de 2012 (autos 184/2012) desestima la demanda de conflicto colectivo interpuesta por el sindicato CC.OO. en la que se suplicaba que se declarara el derecho de los trabajadores afectados a seguir manteniendo relación laboral con



la codemandada RENFE-Operadora y se condenara solidariamente a todas las demandadas a "estar y pasar" por tal declaración, así como a que se declarara que la citada RENFE-Operadora es cedente de personal y las restantes codemandadas son cesionarias de dicho personal.

A la demanda se adhirieron los sindicatos SEMAF y CGT.

2. La sentencia de instancia entiende que RENFE-Operadora transfirió a las codemandadas a los trabajadores afectados en virtud de una segregación empresarial efectuada conforma a derecho, cumpliéndose así con lo establecido en el art. 44.1 y 2 del Estatuto de los Trabajadores (ET).

3. Frente a dicha sentencia se interponen dos recursos de casación ordinaria, amparados todos ellos en el apartado e) del art. 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social (LRJ).

El de CC.OO. contiene un solo motivo, en el que se denuncia la infracción del art. 44.2 ET, sosteniendo que lo transferido por RENFE-Operadora a las empresas filiales codemandadas no constituye una unidad productiva autónoma susceptible de actividad y explotación independiente en el mercado en los términos de la STS/4ª de 27 octubre 1994. Por ello considera que la transmisión es nula y los trabajadores deben mantener su relación laboral con RENFE-Operadora.

El recurso del sindicato CGT denuncia la infracción de los arts. 43.2 y 44 ET, negando que estemos ante un supuesto de **sucesión** empresarial y sí, en cambio, frente a un caso de cesión ilegal.

Pese al matiz relativo a la alegación de cesión ilegal, la súplica del recurso es idéntica a la de CC.OO., coincidente, a su vez, con la que se plasmaba en la demanda inicial; por ello, procede el análisis conjunto de ambos recursos en tanto que el planteamiento y su argumentación resulta análogo.

SEGUNDO.- 1. La solución del caso hace necesario reproducir aquí el texto de la Disp. Ad. 3ª de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, por la que se crea la entidad pública empresarial RENFE-Operadora y se define su régimen jurídico:

"1. Se crea la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, como organismo público de los previstos en el art. 43.1.b) de la Ley 6/ 1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. RENFE- Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Fomento. El Consejo de Ministros, mediante real decreto, a iniciativa del Ministerio de Fomento y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, aprobará el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE- Operadora.

2. El objeto de la entidad RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, que incluirá el mantenimiento del material rodante. RENFE-Operadora podrá desarrollar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, pudiendo llevar a cabo toda clase de actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeros, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

3. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora estará habilitada para la prestación del servicio de transporte ferroviario de mercancías, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente.

RENFE-Operadora, desde la entrada en vigor de la Ley, tendrá asignada toda la capacidad de infraestructura necesaria para la realización de los servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando, en dicho momento, la entidad pública empresarial RENFE. Además, podrá obtener directamente la asignación de la capacidad necesaria para la prestación de nuevos servicios.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será de aplicación hasta el momento en que, debidamente aprobada la declaración sobre la red, con arreglo al art. 29, RENFE-Operadora pueda solicitar la capacidad necesaria para la prestación de sus servicios.

Asimismo, gestionará el servicio de transporte ferroviario de viajeros en los términos que se señalan en la disposición transitoria tercera.

4. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora deberá cumplir las exigencias establecidas en el art. 45 de la misma, salvo lo establecido en el punto 1.a de dicho artículo en cuanto a revestir la forma de sociedad anónima, y solicitar la correspondiente licencia.

5. RENFE-Operadora tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.



6. Se incorporan al patrimonio de RENFE-Operadora todos los bienes muebles e inmuebles de RENFE que sean necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario o que se estimen convenientes para garantizar su equilibrio financiero.

7. Los recursos de RENFE-Operadora estarán integrados por:

a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad.

b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor, procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones públicas, de entes públicos y de particulares.

e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.

f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.

g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

8. El régimen de contratación, de adquisición y de enajenación de la entidad se acomodará a las normas establecidas en derecho privado, sin perjuicio de lo determinado en la Ley 48/ 1998, de 30 de diciembre, sobre Procedimientos de Contratación en los Sectores del Agua, la Energía, los Transportes y las Telecomunicaciones.

9. La estructura organizativa básica de RENFE-Operadora, sus órganos superiores de dirección y las funciones de los mismos, serán objeto de regulación en el correspondiente Estatuto. El personal de RENFE- Operadora se regirá por las normas de derecho laboral que le sean de aplicación.

10. La entidad RENFE-Operadora podrá crear, en su seno, sociedades anónimas cuyo objeto social coincida, total o parcialmente, con las funciones propias de sus unidades de negocio o áreas corporativas. En tal caso, desaparecerá o se modificará, en consonancia, la unidad de negocio o el área operativa correspondiente.

11. El régimen sobre personal de RENFE-Operadora se ajustará al régimen propio de las sociedades mercantiles estatales.

12. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora asumirá la deuda que la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles hubiera contraído con ocasión de la adquisición, el mantenimiento y el funcionamiento del material rodante y de cualesquiera otros servicios relacionados con éste.

El importe y detalle de la deuda a la que se refiere el párrafo anterior se cuantificará por el Ministerio de Fomento y se someterá a informe de control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado, previamente a su determinación mediante orden del referido Ministerio.

13. El régimen presupuestario, el económico financiero, el de contabilidad, el de intervención y el de control financiero de la entidad pública empresarial RENFE- Operadora, serán determinados en su Estatuto conforme a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por Real Decreto Legislativo 1091/ 1988, de 23 de septiembre.

14. A efectos de lo previsto en el art. 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores , aprobado por Real Decreto Legislativo 1/ 1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe **sucesión** de empresas entre la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Los trabajadores de la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles se integrarán en la entidad pública empresarial RENFE-Operadora en función de las actividades y los servicios que presten en aquella correspondientes a la entidad pública empresarial RENFE- Operadora, de acuerdo con lo establecido en esta Ley.

15. El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación. Asimismo, tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de la entidad en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva".

2. El art. 9.1 i) del RD 2396/2004, de 30 de diciembre , por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, atribuye al Consejo de Administración la competencia, entre otras, para la creación de sociedades mercantiles, tal y como preveía el apartado 10 de la citada Disp. Ad. 3ª de la Ley 39/2003, concretada del modo siguiente: " Acordar la creación, en su seno, de sociedades anónimas, de



conformidad con la disposición adicional tercera de la Ley del Sector Ferroviario y demás normas que resulten de aplicación con respeto a las condiciones laborales de los trabajadores afectados".

3. Como es de ver en el relato de hechos probados de la sentencia recurrida (ordinales Cuarto y Quinto), la empresa hizo uso de la indicada competencia y acordó la constitución de las tres mercantiles codemandadas, para que asumieran las áreas de mercancías multiproducto, siderúrgico e intermodal; obteniendo la autorización del Consejo de Ministros de 24 de junio de 2011 (acuerdo publicado en el BOE de 4 agosto 2011).

Inmediatamente después se inició el periodo de consultas dispuesto en el art. 44.9 ET que acabó con acuerdo el 21 de julio de 2011 entre la empresa y la mayoría de la representación social (hechos probados octavo a décimo)

TERCERO.- 1. Como señalábamos en la STS/4ª de 14 febrero 2011 (rec. 130/2010): " Los procesos de descentralización productiva o segregación de actividades que inicialmente eran desempeñadas por la empresa matriz tienen su apoyo constitucional en el derecho a la libertad de empresa que consagra el art. 38 CE, derecho que tiene sus límites, entre otros, en los concurrentes de los trabajadores y con los que tales decisiones de exteriorización productiva pueden colisionar. Se trata entonces de una decisión empresarial que ha de resultar respetuosa con los derechos de los afectados. Por ello el art. 44.1 ET afirma la posibilidad de llevar a cabo esos procesos sin que signifiquen la extinción de las relaciones laborales de los trabajadores " quedando el nuevo empresario subrogado en los derechos y obligaciones laborales y de Seguridad Social del anterior".

Por su parte, el art. 44.2 ET contiene la descripción de lo que haya de entenderse por **sucesión** de empresa, para decir que se producirá cuando la transmisión afecte a una entidad económica que mantenga su identidad, entendida como un conjunto de medios organizados a fin de llevar a cabo una actividad económica, esencial o accesoria. Del mismo modo y en el mismo sentido, el art. 1. b) de la Directiva 98/50 CEE establece que se considerará traspaso en el sentido de la presente Directiva el de una entidad económica que mantenga su identidad, entendida como un conjunto de medios organizados, a fin de llevar a cabo una actividad económica, ya fuere esencial o accesoria".

2. En el presente caso nos hallamos ante un supuesto en que concurre una nota peculiar, cual es la autorización legal expresa para que RENFE-Operadora pudiera crear otras entidades mercantiles capaces de asumir una determinada área de su propia actividad, tanto de forma parcial como en su totalidad. Ello cubría la posibilidad de segregación y amparaba plenamente la decisión empresarial adoptada en este caso, ceñida al transporte ferroviario de mercancías, el cual, tras la segregación ha de dejado de estar en manos de RENFE-Operadora.

3. Sucede, además, que contrariamente a lo que sostienen las partes recurrentes, consta acreditada la transmisión íntegra de todos los bienes materiales esenciales para el desarrollo de la actividad (vagones y contenedores), así como la bolsa de clientes. Tras la segregación, la prestación del servicio de transporte ferroviario de mercancías (con arreglo a los arts. 91 y ss. del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario) lo efectúan exclusivamente las codemandadas, las cuales contratan con RENFE-Operadora la función de tracción.

Se dan, por tanto, los elementos relevantes para determinar la existencia de una transmisión, por cuanto la actividad segregada mantiene identidad propia, en los términos indicados en la jurisprudencia del TJUE, que se señala que el concepto de entidad se aprecia del conjunto organizado de personas y elementos que permite el ejercicio de una actividad económica que persigue un objetivo propio (STJCE de 18 marzo 1986, Asunto Spijkens ; de 11 marzo 1997, Asunto Süzen; de 20 noviembre de 2003, Asunto Abler y otros; y de 15 de diciembre de 2005, Asunto Guney-Gorres).

Lo hemos recordado en las STS/4ª de 10 mayo 2013 (rcud. 683/2012) y 18 febrero 2014 (rec. 108/2013): "... el elemento característico de la **sucesión** de empresa es la transmisión "de una persona a otra" de "la titularidad de una empresa o centro de trabajo", entendiéndose por tal una unidad de producción susceptible de continuar una actividad económica preexistente".

Ciertamente, en este caso las empresas codemandadas requieren de los servicios de RENFE-operadora para la tracción de sus vagones, pero ello no es obstáculo para reconocerles esa autonomía productiva que aquí interesa dado que precisamente la propia normativa del transporte ferroviario clasifica a las empresas ferroviarias en dos tipos: las que efectúan el transporte de pasajeros o mercancías incluyendo su tracción, y las que únicamente llevan a cabo la tracción. Así pues, al no desarrollara ya funciones integrales de transporte ferroviario de mercancías, RENFE-Operadora se sitúa en este segundo grupo (arts. 58 y 61.2 del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario).

4. Lo que venimos indicando nos ha de llevar a coincidir plenamente con el criterio de la sentencia recurrida, sin que quepa apreciar defectos en la tramitación del proceso de negociación desarrollado para la transmisión



empresarial -que, por otra parte, no se invocan en los recursos-, ni pueda admitirse la alegación de cesión ilegal -que se hace por parte CGT-.

Precisamente, la existencia de una **sucesión** empresarial impide entender que los trabajadores sobre los que recayó la subrogación de las empresas entrantes estén sometidos a una situación de cesión ilegal. El argumento de la concurrencia de cesión ilegal es reiterativo respecto de la negativa de la existencia de una transmisión empresarial. Como hemos indicado, las funciones de las mercantiles codemandadas no son ya asumidas por la empresa matriz y, por consiguiente, la mano de obra destinada a esas áreas de actividad ha pasado a prestar servicios para las nuevas empleadoras titulares de las actividades cedidas, sin vínculo ya con RENFE-Operadora. A ello no se opone el hecho de que el encaje de las nuevas mercantiles en el entramado societario, que surge con la creación de las mismas, provoque el establecimiento de determinadas relaciones mercantiles entre las filiales y RENFE-Operadora que permita compartir determinados recursos de gestión (asesorías jurídica y financiera, pólizas de seguros, aplicaciones informáticas, etc.) sin alterar la autonomía productiva vinculada a la actividad que cada una desempeña.

5. Coincidimos, pues, con la opinión del Ministerio Fiscal que informa a favor de la confirmación de la sentencia.

Procede, en consecuencia, la desestimación de los dos recursos de casación, sin costas (art. 233 LRJS).

Por lo expuesto, en nombre de S. M. El Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español.

FALLAMOS

Desestimamos los recursos de Casación interpuestos por las representaciones de FEDERACION DE SERVICIOS A LA CIUDADANIA DE COMISIONES OBRERAS, y SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO DE CGT frente a la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 31 de octubre de 2012 , en procedimiento núm. 184/12, seguido a instancia de los ahora recurrentes contra RENFE OPERADORA, y otros. Sin costas.

Devuélvanse las actuaciones al Organo Jurisprudencial de procedencia ,con la certificación y comunicación de esta resolución.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la COLECCIÓN LEGISLATIVA, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN.- En el mismo día de la fecha fue leída y publicada la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado D. Maria Lourdes Arastey Sahun hallándose celebrando Audiencia Pública la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, de lo que como Secretario de la misma, certifico.