



renfe

INFORME DE RESPONSABILIDAD SOCIAL Y GOBIERNO CORPORATIVO 2022

Índice

Carta del Presidente	4
30 aniversario del AVE	7
1. Estrategia y modelo de negocio	11
1.1. Grupo Renfe	11
1.2. Plan Estratégico 2019-2023	12
1.3. Marcas, productos y servicios	13
1.4. Información fiscal. Impuestos y subvenciones	14
1.5. Cadena de suministro	15
2. Entorno	18
2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales	18
2.2. Entorno regulatorio	19
2.3. Factores y Tendencias	21
3. Principales hitos	24
4. El cliente	26
4.1. Salud de los clientes	26
4.2. Seguridad y protección del cliente	26
4.3. Calidad del servicio	28
4.4. Nuevas acciones comerciales	30
5. Innovación	34
5.1. Dôcô	34
5.2. TrenLab	34
5.3. Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva	36
5.4. Europe's Rail Joint Undertaking	36
5.5. Nuevos trenes refrigerados de Mercancías	36
5.6. Oficina del dato	37
5.7. Automatización de procesos. AutomáticaMente	37
5.8. IA en el mantenimiento de trenes	37
5.9. Servicio de impresión 3D	38
5.10. Innovación digital en la nube	38
5.11. Centro de Competencias Digitales	38
5.12. Placas fotovoltaicas en las bases de mantenimiento de trenes	39
5.13. Descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de Mercancías	39

6. Internacionalización	41
6.1. Haramain	41
6.2. Francia	41
6.3. Tren Maya	41
6.4. Texas central	42
6.5. Alta velocidad Rail Baltica	42
6.6. Cappadocia Express	42
6.7. Leo Express	42
6.8. Proyectos con otros operadores ferroviarios	42
7. Personas	44
7.1. La plantilla de Renfe	44
7.2. Liderazgo y talento	48
7.3. Gestión de personas	49
7.4. Formación	53
7.5. Diálogo social	55
7.6. Clima Laboral	56
7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable	58
8. Sostenibilidad empresarial (ASG)	61
8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma	61
8.2. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales	61
8.3. Transición energética y energías renovables	63
8.4. Renfe y los ODS	74
8.5. Contribución a la sociedad	77
8.6. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	87
9. Informe Anual de Gobierno Corporativo	94
9.1. Naturaleza jurídica y titularidad	94
9.2. Órganos de Gobierno de RENFE-Operadora	95
9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección	105
10. Anexos	111
10.1. Perímetro de consolidación	111
10.2. Acerca del Informe	112
10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS	113
10.4. Informe de Verificación Independiente	124

CARTA DEL PRESIDENTE



Carta del Presidente



El 21 de febrero de 2023, me incorporé a la presidencia de Renfe. Para mí es un orgullo tener la oportunidad de trabajar en Renfe, una de las principales empresas públicas de este país con una capacidad de crecimiento y un futuro absolutamente increíble. En los próximos años asuntos como la innovación, la internacionalización de la compañía, la igualdad, la sostenibilidad empresarial, el buen gobierno, entre otros, van a permitir a Renfe avanzar y mejorar como compañía manteniendo su liderazgo en el sector.

El año 2022, ha estado todavía marcado en sus primeros meses por la quinta ola de la COVID con la consiguiente reducción de la movilidad. Esta, ha ido evolucionando hacia la normalidad, recuperándose buena parte de los servicios suprimidos durante la pandemia.

El número global de viajeros transportados fue de 437,4 millones, un 35,5% superior al del pasado ejercicio, pero todavía lejos de los viajeros transportados antes de la pandemia. Cabe destacar el incremento de los Servicios Comerciales que ha alcanzado la cifra de 30 millones de viajeros frente a los 18,9 millones de viajeros del año anterior. Este incremento en el número de viajeros supone un incremento de la demanda cercano al 60% y que se traduce en unos ingresos de 537 millones de euros superiores a los de 2021.

Estos incrementos de la demanda vienen avalados, entre otras cosas, por los nuevos servicios de Alta Velocidad puestos en marcha a lo largo del año como son el Avlo Madrid-Valencia, el Ave Madrid-Murcia y el Ave Madrid-Burgos. Además, tengo que destacar que este año se han recuperado los Trenes Turísticos de Renfe que habían quedado suprimidos a raíz de la pandemia.

Los Servicios Públicos también han experimentado en 2022 una recuperación de la demanda respecto a los niveles del año anterior. Mas de 407 millones de viajeros han utilizado nuestros trenes en sus desplazamientos habituales, un 34% más que en 2021.

Durante este año hemos puesto en marcha las medidas de fomento del transporte público aprobadas por el Gobierno de España en agosto y que conllevan la gratuidad de los abonos recurrentes de los servicios de Cercanías, Media Distancia y Rodalíes, además de la bonificación del 50% para los servicios Avant. Desde verano de 2022, se emitieron 2.439.489 de abonos de Cercanías, Rodalíes y Media Distancia. En el caso de los abonos gratuitos para viajeros habituales de Media Distancia de Alta Velocidad se emitieron más de 93.000 títulos con descuentos del 50%. Todas estas medidas han permitido a la sociedad ahorrar 118 millones de litros de gasolina y evitar la emisión de 360.576 toneladas de CO2 a la atmósfera, beneficiando a más de 75 millones de desplazamientos.

He de destacar que Renfe Viajeros está llevando a cabo una profunda renovación de su flota, tanto de Cercanías y Media Distancia como de Alta Velocidad, con el objetivo de contar con un parque de trenes más moderno, eficiente y sostenible que se adapte a las necesidades de nuestros clientes. En esta línea, en 2022, hemos puesto en marcha la compra de 97 nuevos trenes para Cercanías y Media Distancia que suponen una inversión de 858,4 millones de euros.

AVE renueva su estrategia de Marca para dar respuesta a los nuevos retos que plantea su estrategia de Negocio, reforzando el símbolo del cambio con una nueva identidad visual, verbal y plataforma de Marca.

La nueva identidad visual de AVE es un restyling de la imagen existente, basada en el legado construido a lo largo de los años, y al servicio de su nueva estrategia y posicionamiento de marca, 'Renfe tu tren'. Este nuevo diseño refleja los valores de la compañía de liderazgo, proximidad,

compromiso y excelencia, sumando a los propios del servicio AVE como son marca referente, experta, fiable, actual, pública y centrada en el cliente, para dotar a la nueva marca de personalidad y diferenciación ante la competencia, preparándola para desarrollarse en entornos digitales.

En lo que se refiere a las mercancías, ha habido múltiples motivos que han influido negativamente en la actividad como el incremento del precio de la energía, la escasez de microchips que afectó al sector del transporte de automóviles, la escasez de contenedores, la pandemia, la guerra de Ucrania, la inflación, etc. Pese a ello, Renfe Mercancías ha cerrado el año con unos ingresos totales de 231,7 millones de euros, lo que representa un incremento del 21,8% respecto a 2021.

La actividad de nuestros talleres, a través de la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento, se ha incrementado durante 2022. Los ingresos registrados superan en más de 17 millones de euros los registrados en 2021, alcanzando la cifra de más de 466 millones de euros. Durante 2022, Renfe Fabricación y Mantenimiento ha continuado trabajando en ofertar el acceso a sus instalaciones de mantenimiento de trenes y de servicios ferroviarios conexos a los nuevos operadores de servicios de viajeros de alta velocidad.

La dimensión internacional de la compañía ha seguido a buen ritmo. Nuestros servicios de alta velocidad en Arabia han alcanzado la cifra récord de más de 5,6 millones de viajeros transportados con una puntualidad superior al 97,5%. Además, la incorporación de 32 mujeres maquinistas para el tren de alta velocidad Haramain ha supuesto un hecho histórico en el país. En el proceso de selección se inscribieron 28.000 mujeres. De ellas, más de 14.000 superaron las primeras pruebas online de aptitud.

Renfe se ha incorporado, en un consorcio de empresas, para prestar servicios como 'operador sombra' del proyecto ferroviario de altas prestaciones Rail Baltica, promovido por Estonia, Letonia y Lituania. Rail Baltica es el proyecto ferroviario más importante que se está desarrollando en Europa, con una inversión de unos 5.800 millones de euros, cofinanciados por la Unión Europea. El proyecto unirá las principales ciudades de los tres países mediante un tren de alta velocidad que comenzará a funcionar en 2026.

Asimismo, Renfe a través de su participada Leo Express, ha conseguido hacerse con un contrato para operar durante 10 años una línea ferroviaria de 100 kilómetros en Eslovaquia, entre Bratislava, capital del país, y Komárno, en la frontera con Hungría. En este proyecto la sociedad Renfe Alquiler ha aprobado la operación de arrendamiento, ligada a la prestación del servicio por

parte de Leo Express, de 21 trenes Alstom Coradia a nuestra participada. De esta forma esta sociedad, 100% del Grupo Renfe, inicia su primera operación internacional con el objetivo de posicionarse en este mercado de alquiler de trenes.

Todas estas operaciones nacionales e internacionales han permitido a Renfe alcanzar unos ingresos que ascienden a 4.143,8 millones de euros, mejorando en 891,6 millones los del año anterior.

La innovación es un aspecto estratégico para Renfe que se basa en la búsqueda de soluciones que mejoren la operación, los aspectos medioambientales y los relacionados con la prevención de riesgos laborales.

En este sentido, la puesta en marcha de dōcō, la nueva plataforma integral de movilidad de Renfe va a convertir a la compañía en la primera empresa pública gestora de servicios de movilidad puerta a puerta. dōcō conecta en una única plataforma transporte público urbano e interurbano y, servicios privados y compartidos de transporte. Su nombre nace de la unión de las primeras dos sílabas de las palabras: '¿dónde?' y '¿cómo?' y evoca la idea de ofrecer múltiples opciones a todas las personas.

En los que se refiere a nuestra plantilla, 2022 ha sido un año en el que más de 2.900 personas se han incorporado a la compañía, convirtiendo a Renfe en una de las empresas que más empleo ha generado en este año. El Programa de Transmisión del Conocimiento, así como el Programa de Reposición de Equipos, han facilitado el trasvase de conocimiento entre los profesionales que se retiran y aquellos que entran para desarrollar sus funciones.

Durante 2022, hemos seguido desplegado nuestras acciones de Responsabilidad Social Empresarial alineadas con la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas en materia de derechos humanos y laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

La profesionalidad de las 16.082 personas que trabajan en el Grupo Renfe va a permitir a la compañía seguir mejorando el servicio que prestamos a la sociedad y posicionar a Renfe a nivel mundial como un referente a seguir por otras empresas.

Raül Blanco
Presidente

A high-speed train, predominantly white with a blue stripe and a purple accent, is captured in motion on a concrete bridge. The train is blurred to convey speed. Above the train, several overhead power lines are visible against a blue sky with light clouds. The bridge has a blue metal railing and a concrete parapet. The image is framed by a purple and blue graphic overlay in the top right corner.

30 ANIVERSARIO DEL AVE

30 aniversario del Ave

El 21 de abril de 1992 comenzó a circular el Ave entre Madrid y Sevilla. Un acontecimiento que produjo una extraordinaria expectación, una fecha que ha pasado a la historia no solo del transporte, sino que ha convertido al Ave en un símbolo que se ha desarrollado en paralelo a la marca España. Aquel día, se ponía en marcha una flota de 18 trenes que circulaban a 300 km por hora por una línea de apenas 500 km de longitud que atravesaba cinco ciudades. Treinta años después, los datos originales se han transformado en más de 3.726 km de vías de alta velocidad que albergan 13 líneas jalonadas por 39 ciudades Ave a las que hay que sumar 18 ciudades Alvia, lo que supone que más del 70 % de la población española cuenta con servicios de alta velocidad de Renfe. Mientras tanto, aquellos 18 trenes de la flota inicial, que realizaban 12 circulaciones diarias, se han multiplicado hasta conformar una flota de 229 unidades que, en la actualidad, realizan cada día 331 servicios, 158 de Ave, 90 de Avant, 69 de Alvia y 14 de Avlo, el benjamín de los servicios Renfe.

Más que Ave. Las marcas de alta velocidad de Renfe

La puesta en marcha de la alta velocidad entre Madrid y Sevilla abrió las posibilidades de incorporar nuevos productos a la cartera de Renfe, hasta el punto de que en la actualidad los servicios de alta velocidad que opera la compañía van más allá del propio Ave y los destinos que abarca.

En 1992 Renfe concibió la marca Ave para dar nombre al servicio de transporte de viajeros por alta velocidad dotado de las más modernas tecnologías y diseñado para alcanzar una velocidad comercial de 300 km/h y ofrecer especiales condiciones de confort, como la restauración en la plaza.

Ese mismo año, en el mes de octubre, se estableció un servicio que respondía a la demanda específica de movilidad entre Ciudad Real/Puertollano y Madrid, cuyas capitales quedaron conectadas en 55 minutos, una conexión que podía ser considerada de media distancia pero que entonces se situaba bajo el paraguas de los servicios comerciales de Renfe. La evolución de este servicio, que entonces se denominó “lanzadera”, ha dado lugar al producto Avant, que en la actualidad se engloba en la categoría de Servicio Público y que Renfe presta con trenes de alta velocidad diseñados específicamente para viajes cortos.

Avanzando en la evolución de la infraestructura, la convivencia de dos tipos de ancho de vía, uno de ancho estándar o internacional (1.435 mm) y otro de ancho ibérico (1.668 mm) hizo necesario que los gestores de Renfe aguzaran el ingenio para que los trenes pudieran circular, sin interrupción, por ambos. Así, se construyeron trenes de rodadura desplazable, que circulan por ambas infraestructuras y que Renfe ha comercializado con la marca Alvia. Esta posibilidad ha

supuesto un importantísimo ahorro de tiempo y una mejora en los viajes de millones de españoles que viven, por ejemplo, en Pamplona, en Cádiz, en Asturias, en Cantabria, en Logroño o en el País Vasco.

La última incorporación a la cartera de productos de Renfe ha sido Avlo, En junio de 2021 Renfe puso en servicio en la línea Madrid-Barcelona, el nuevo producto de alta velocidad Avlo, de bajo coste, que venía a sumar sus frecuencias a las de Ave. Cuenta con características similares al Ave: tan rápido, tan confortable, tan seguro, más asequible, y tiene como objetivo facilitar el acceso a la alta velocidad a viajeros procedentes de otros medios de transporte, sobre todo de la carretera.

La combinación de estas posibilidades se ha traducido en millones de viajeros que a lo largo de estos 30 años se ha desplazado en los diversos servicios de alta velocidad de Renfe.

Viajeros de alta velocidad

En los 30 años de historia de la alta velocidad en España un total de 464,6 millones de viajeros han utilizado los servicios de Renfe. El dato es la suma de todos los viajes que a lo largo de estos 30 años se han realizado tanto en los trenes Ave como en los Avant y en los Alvia, todos ellos capaces de circular total o parcialmente por las líneas de alta velocidad. De este total, 354,4 millones han utilizado servicios que sólo han circulado por vías de ancho estándar (Ave y Avant), en tanto que otros 110,2 millones han utilizado trenes de rodadura desplazable, que Renfe comercializa hoy fundamentalmente con la marca Alvia.

La llegada de la alta velocidad supuso un revulsivo en el mercado del transporte colectivo en España. Los viajeros cambiaron su punto de vista y comenzaron a ver el tren como un medio de transporte más amigable, confortable y rápido y a preferirlo como el modo idóneo para sus desplazamientos interurbanos.

Así fue en 1992 en la relación Madrid - Sevilla y lo ha seguido siendo en cualquier nueva relación a la que se incorporaba la alta velocidad.

El valor del tiempo

El incremento de la velocidad comercial media que permite la alta velocidad ferroviaria es el factor clave que ha provocado la transformación del sistema de transporte peninsular en España en tanto que ha permitido reducir, de manera significativa, los tiempos de viaje.

Por otra parte, los tiempos de viaje actuales permiten concluir que la tecnología, que incorporan los servicios ha permitido, dar un vuelco radical al sistema ferroviario. Además de la fiabilidad, la puntualidad, el confort y los efectos ambientales y económicos. La alta velocidad ferroviaria otorga un nuevo valor al tiempo cuando se trata de recorrer distancias superiores a 100 kilómetros.

Sostenibilidad y ahorros por costes externos

El ferrocarril es uno de elementos centrales para una economía baja en carbono y el impacto de los servicios de alta velocidad en España durante sus 30 años de existencia, lo pone de manifiesto.

La actividad de transporte de Renfe en los servicios de alta velocidad entre 1992 y 2021, tanto de larga como de media distancia, ha permitido un ahorro para la sociedad estimado en 5.786 millones de euros si se evalúa en términos económicos el impacto sobre el cambio climático, la contaminación y la tasa de accidentes que habría tenido realizar este transporte por otros medios. Este supuesto, además habría conducido a un aumento de las emisiones de CO₂ (gas de efecto invernadero) por transporte en España de más de 12,9 millones de toneladas y un incremento en el consumo energético de más de 2,6 millones de toneladas equivalentes de petróleo.

Estos datos de ahorro de costes externos, ahorro de huella de carbono y ahorro de consumo energético son generados por los servicios de Renfe de acuerdo con la metodología de sustitución modal contenida en el estudio “*Carbon Footprint of Railway Infrastructure, UIC*” y la evaluación de externalidades del estudio “*Costes Externos del Transporte en Europa*” (Ce Delft, noviembre de 2011). La principal aportación de este estudio es demostrar con procedimientos de medida estandarizados y científicamente aceptados que el ferrocarril es el modo que genera menos costes externos, especialmente comparado con otros modos dependientes de los hidrocarburos.

Hacia un transporte ferroviario de cero emisiones

Renfe se ha situado como uno de los líderes de la lucha contra el cambio climático. Sostenibilidad y compromiso con el medio ambiente son valores que acompañan a la compañía a la hora de prestar sus servicios.

Renfe se ha convertido en el primer consumidor final de energía renovable de España lo que permitirá una reducción de más de 7 millones de toneladas de CO₂ hasta 2030 en el conjunto de la red ferroviaria sobre la que operamos. Comparada con 1990, la intensidad energética del sector ferroviario ha decrecido un 33% en todo el mundo. Más de un tercio de la energía utilizada en los ferrocarriles es eléctrica y un cuarto de las líneas están electrificadas a nivel mundial.

Según datos de la Agencia Internacional de la Energía y de la Unión Internacional del Ferrocarril (UIC), el transporte es responsable del 23% de los gases de efecto invernadero (GEI) por consumo de combustible y se espera que la demanda de movilidad mundial de viajeros y mercancías se duplique entre 2010 y 2050, como consecuencia de la globalización económica y la pujanza de los mercados. Mientras que el 8% del transporte mundial se hace por ferrocarril, el volumen del GEI que genera es del 3,5% porque las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) del ferrocarril son sustancialmente menores que el de otros modos de transporte. Las emisiones de CO₂ específicas

del ferrocarril se han reducido un 63% en el caso de viajeros y un 48% en el caso de mercancías entre 1975 y 2013.

En el mercado del Transporte, con emisiones ferroviarias por unidad de transporte nulas, cuando se produce transferencia modal de los modos de transporte dependientes de energías sucias (100-120 gr. /UT.) hacia el Grupo Renfe, se produce una reducción neta muy significativa de emisiones de Gases de Efecto Invernadero.

Así, cuanto más crece la cuota de mercado de los servicios de Renfe, menor es la huella de carbono del sector transporte.

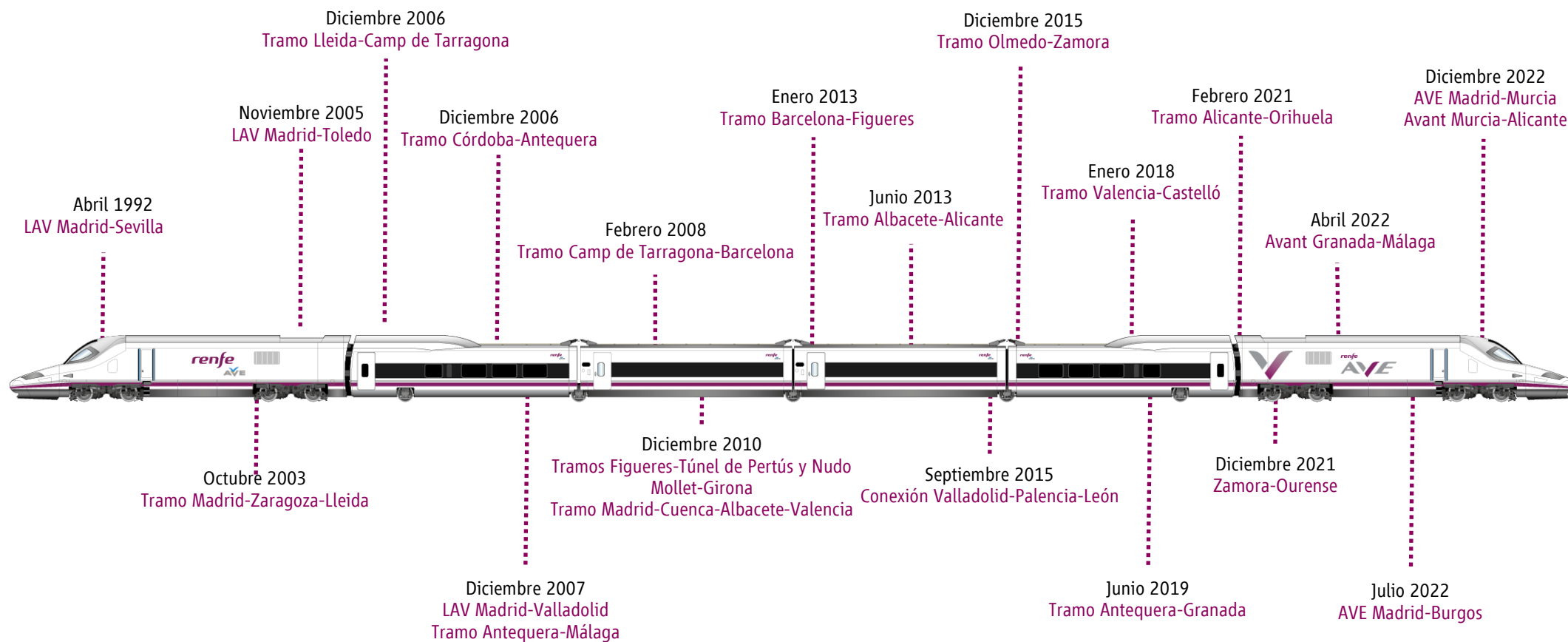
Calidad

El crecimiento de la demanda en los servicios de alta velocidad es consecuencia de una notable inversión pública y un desarrollo tecnológico sobre los factores que distinguen a la alta velocidad ferroviaria: velocidad media, seguridad, confort, fiabilidad y puntualidad. Juntos, sitúan al tren en un nivel de calidad muy alto respecto a 1991 y han transformado su percepción entre los ciudadanos. Renfe obtiene los índices de calidad, que le proporcionan las claves para realizar una mejora continua del servicio, de las encuestas que realiza periódicamente entre los clientes de los diversos servicios.

De una calidad percibida del 5,7 sobre 10 en los servicios de Largo Recorrido en 1991 se ha pasado en 2021 a una calidad percibida del 7,92 en los servicios de Alta Velocidad – Larga Distancia. De los distintos servicios sometidos a la valoración de los clientes, los de Ave alcanzan el índice de calidad más alto, el 8,05 en una escala de 0 a 10. Mientras que los servicios Avant (Alta Velocidad Media Distancia) llegan a una puntuación de 7,86. Por encima de oscilaciones anuales, sujetas a diferentes factores como puede ser el inicio de un servicio de alta velocidad con gran impacto en su estreno, la extensión de la red y el aumento progresivo de los servicios de alta velocidad de Renfe se han desarrollado manteniendo unos niveles de calidad percibida de notable y por encima de la media dentro del sector del transporte.



Hitos del Ave 1992-2022



1. ESTRATEGIA Y MODELO DE NEGOCIO



1. Estrategia y modelo de negocio

1.1. Grupo Renfe

Renfe es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado y que actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

Misión

Ofrecer servicios de transporte de calidad ajustados a la confianza y nuevas necesidades de nuestros clientes nacionales e internacionales, cumpliendo con nuestro compromiso con los empleados y con la sociedad española.

Visión

Operador Integral de Movilidad y Operador Logístico Internacional.

Ser un referente de transporte en calidad de servicio, seguridad, eficiencia, intermodalidad, y satisfacción del cliente.

Ser un referente internacional en el transporte de pasajeros por ferrocarril.

Las empresas del Grupo Renfe

Renfe-Operadora es una entidad pública empresarial, cabecera de un grupo de sociedades, 100% de Renfe, que tienen la forma jurídica de sociedades anónimas y la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales:

- Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.
- Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.
- Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.
- Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Además, en 2019 se constituyó la filial Renfe of America LLC ('Limited Liability Company'), 100% participada por Renfe.

renfe | Viajeros

10.336 empleados (31 de diciembre de 2022)	745 trenes de Cercanías
436,6 millones de viajeros	377 trenes de Media Distancia y Alta Velocidad Media Distancia
6.126 circulaciones diarias	278 trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia
14 núcleos de Cercanías Convencional y de Ancho Métrico	

renfe | Mercancías

937 empleados (31 de diciembre de 2022)	211 locomotoras operativas
14,63 millones de toneladas netas transportados	8.928 vagones operativos
192 clientes	452.917 automóviles transportados por ferrocarril
1.182 trenes a la semana	

renfe | Mantenimiento

3.216 empleados (31 de diciembre de 2022)	474 locomotoras mantenidas
98 Bases de Mantenimiento	608 trenes autopropulsados mantenidos
793 intervenciones cíclicas de material	11.846 vagones mantenidos

renfe | Alquiler de material ferroviario

6 empleados (31 de diciembre de 2022)	1.197 vagones de mercancías
56 locomotoras de mercancías	23 trenes de viajeros de Media Distancia

Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe

Entidad / Sociedad	Dirección
Entidad Pública Empresarial Renfe	Avda. Pío XII, 110 28036 Madrid
	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 (*) 28007 Madrid
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 6 y 8 (*) 28007 Madrid
	Avenida de Burgos, 21, Torre C (Complejo Triada) 28036 Madrid
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	C/ Antonio Cabezón, S/N 28034 Madrid

(*) Edificio histórico

1.2. Plan Estratégico 2019-2023

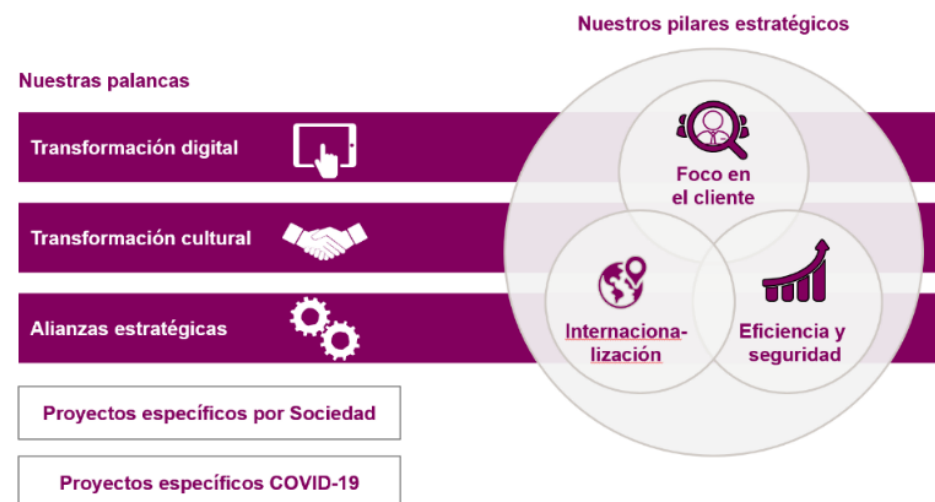
Con la digitalización y la liberalización como grandes retos, Renfe aprobó en enero de 2019 el Plan Estratégico con horizonte 2023 y proyecciones hasta 2028, con tres pilares fundamentales (foco en el cliente, internacionalización y eficiencia y seguridad) y tres vectores de transformación o palancas (alianzas estratégicas, transformación cultural y transformación digital).

Los principales objetivos del plan son convertirse en un operador integral de movilidad, ser un operador logístico internacional y la internacionalización de la compañía.

Como consecuencia del impacto que la COVID-19 tuvo en la actividad de la compañía, a mediados de 2020 se llevó a cabo una actualización del Plan Estratégico. El análisis de la situación concluía que seguían vigentes las líneas estratégicas básicas, en tanto en cuanto se mantenían los dos retos que dieron lugar a su formulación (La liberalización del mercado y La transformación digital), pero se incluyó un tercer reto estratégico: recuperar el equilibrio de la compañía en un contexto de cambio social y crisis económica que afecta a la movilidad.

Para ello se incluyeron en el plan proyectos específicos con medidas como el desarrollo de los Centros de Competencias Digitales o la internalización de determinados servicios, con un notable despliegue durante 2022.

Al cierre de 2022, el Plan Estratégico contenía 30 iniciativas y 53 proyectos asignados a distintos responsables (sponsors y dueños). Durante el último trimestre del año se puso en marcha el proceso de revisión del Plan Estratégico con el objetivo de actualizar el diagnóstico y los escenarios para el periodo 2023-2028. La pandemia y su impacto negativo para la empresa, además de una serie de políticas, normativas u hojas de ruta, tanto a nivel nacional como internacional, y que deben considerarse en el medio y largo plazo puesto que marcan el contexto y el futuro desarrollo de la empresa, pusieron en evidencia la necesidad de pensar en nuevos negocios y de reforzar la visión a 2028 para redefinir las líneas estratégicas y activar planes de acción que permitan identificar y adaptar la empresa a los nuevos desafíos.



1.3. Marcas, productos y servicios

Alta Velocidad



Larga Distancia



Media Distancia Alta Velocidad



Media Distancia



Cercanías



Trenes Turísticos



Mercancías



La nueva marca AVE

AVE renueva su estrategia de Marca para dar respuesta a los nuevos retos que plantea su estrategia de Negocio, reforzando el símbolo del cambio con una nueva identidad visual, identidad verbal y plataforma de Marca.

Esta nueva identidad visual de AVE es un *restyling* de la imagen existente, basada en el legado construido a lo largo de los años, y al servicio de su nueva estrategia y posicionamiento de marca. Además, el nuevo diseño refleja los valores que aporta el Grupo Renfe (Liderazgo, Proximidad, Compromiso, Excelencia), sumando a los propios del servicio AVE (marca referente, experta, fiable, actual, pública y centrada en el Cliente), para dotar a la nueva marca de personalidad y diferenciación ante la competencia, preparándola para desarrollarse en entornos digitales.



Por otro lado, otra de las grandes novedades visuales se presenta en el cambio en el endoso de la marca Renfe, apostando por una mayor presencia de la marca del producto, situando a Renfe como un endoso de garantía y experiencia en el logotipo, pero cediendo todo el protagonismo a la identidad del producto AVE.

El resto de los elementos (colores, formas, tipografía, grosor de letra, etc.) han sido también estudiados para ayudar a reforzar visualmente todos los valores positivos asociados a Renfe, "humanizando" la marca y ensalzando su empatía, cercanía y su vocación de servicio.

Nuevo posicionamiento de Marca: Renfe, tu tren

El nuevo claim asociado a la marca Renfe 'Tu tren' y su logomarca pretenden acercar la marca a nuestros clientes, haciéndola suya y reforzando la idea de foco en el cliente.

Este cambio refleja el nuevo posicionamiento estratégico de nuestra empresa, poniendo de manifiesto la transformación que estamos realizando para centrar nuestra actividad en el cliente.

Su lanzamiento forma parte del plan de potenciación de la marca Renfe, con la que reforzar su posicionamiento y sus valores, adecuándola a la nueva realidad de mercado en un entorno competitivo.

"Tu tren" busca la conexión emocional con nuestros clientes por ser el tren que ha formado parte de sus vidas, pero también trabaja afianzando el liderazgo desde un punto de vista racional, posicionando a la marca como la opción única de tren frente a la competencia.

Este posicionamiento se asienta en dos pilares:

- Centrados en el cliente: "Tu tren" pone la marca a disposición de nuestros clientes, haciéndola suya.
- Liderazgo: Posiciona Renfe como la gran referencia en el sector, como el líder y opción principal de tren que es en estos momentos, en un entorno competitivo.

El *claim*, unido al logotipo de Renfe ha dado lugar a una nueva composición, que podrá ser utilizada por las diferentes áreas de la Compañía según pautas que se indican en su guía de uso.



1.4. Información fiscal. Impuestos y subvenciones

Impuestos

Los beneficios obtenidos por el Grupo Renfe en las distintas jurisdicciones fiscales en las que opera han sido los siguientes:

Beneficio obtenido por países (Millones de euros)

País	2020	2021	2022
España	-472,68	-350,03	-90,98
Arabia Saudita	0,07	-0,61	1,08
EE. UU. (Tejas)	-0,73	0,46	-0,69
México	-	0,15	0,44
Total (*)	-473,34	-350,03	-90,15

(*) Dato atribuido a la Entidad dominante

Los impuestos sobre beneficios pagados en los referidos países han sido los siguientes:

Impuesto sobre beneficio pagado (Millones de euros)

	2020	2021	2022
España	- (*)	- (*)	- (*)
Arabia Saudita	-	-	-
EE. UU. (Tejas)	- (**)	- (**)	0,05 (**)
México	-	- (***)	0,23 (***)
Total (*)	-	-	0,28

(*) Durante los años 2022 y 2021 no se han realizado pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades de dichos ejercicios y se recibieron devoluciones por importe de 0,01 y de 0,01 millones de euros respectivamente correspondiente al devengo del impuesto de ejercicios anteriores. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2022 y 2021 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios de los ejercicios 2022 y 2021.

(**) Durante el año 2022 se ha pagado a cuenta impuesto sobre sociedades federal, por importe de 0,04 millones de euros. Adicionalmente, se han pagado 0,01 millones de euros correspondientes al impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2021 (durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades federal). De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2022 tendría como resultado 0,02 millones de euros.

(***) Durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades. Durante el año 2022 se han pagado 0,11 millones de euros correspondientes al impuesto sobre sociedades del año anterior, y 0,12 millones de euros como pago a cuenta del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2022. De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2022 tendría como resultado 0,13 millones de euros.

Subvenciones

Los servicios declarados como Obligaciones de Servicio Público (OSP) son los siguientes:

- Servicios de Cercanías sobre la red convencional.
- Servicios de Cercanías prestados sobre la red de ancho métrico, antigua Feve.
- Servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional.
- Servicios de media distancia de alta velocidad Avant. Además, se incluyen las relaciones Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquellos viajeros recurrentes que usan con regularidad este servicio.
- Los Servicios Públicos transferidos a la Generalitat de Cataluña de cercanías y de media distancia
- Servicios públicos competencia de las Comunidades Autónomas de Extremadura, Aragón y Andalucía que no son objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado.

Subvenciones devengadas para el cumplimiento de los contratos de OSP competencia de la AGE

(Miles de euros)

Obligaciones de Servicio Público	2020	2021	2022
Media Distancia	380.245	377.328	424.331
Cercanías	608.173	613.298	722.868
Ancho Métrico	119.971	116.278	124.155
Total	1.108.389	1.106.904	1.271.353

Subvenciones devengadas para el cumplimiento de los contratos de OSP competencia de la Generalitat de Cataluña (Miles de euros)

Obligaciones de Servicio Público	2020	2021	2022
Media Distancia	78.066	71.273	80.591
Cercanías	245.640	253.509	304.086
Total	323.706	324.782	384.677

Subvenciones devengadas de otras Administraciones Públicas (Comunidades) (Miles de euros)

Comunidad Autónoma	2020	2021	2022
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	19.359	25.848	25.954
Junta de Extremadura	814	220	2.607
Gobierno de Aragón	1.583	1.884	2.747
Junta de Andalucía (Trambahía)	-	-	1.030
Total	21.756	27.952	32.338

1.5. Cadena de suministro

Los contratos de Renfe están sujetos a las normas de derecho privado, sin perjuicio de que la preparación y adjudicación se rija por lo dispuesto en la legislación de contratos públicos. En este sentido, los procedimientos de contratación de Renfe están sujetos al Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios

fiscales, en adelante LSE, cuyo valor estimado sea superior a los umbrales establecidos en el artículo 1 de dicha norma legal.

En los procedimientos no sujetos a la LSE las entidades del Grupo Renfe aplican sus instrucciones internas de contratación, adaptadas a lo dispuesto en el artículo 321 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, en adelante LCSP. Asimismo, las entidades del Grupo Renfe pueden adjudicar contratos excluidos de la LSE sin aplicar las Instrucciones Internas de Contratación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 321 de la LCSP.

Como consecuencia de la aplicación de todo el conjunto normativo que se ha descrito, los procedimientos de contratación de Renfe respetan los principios de publicidad, transparencia, confidencialidad, concurrencia, igualdad de trato y no discriminación.

Proveedores e importe adjudicado

	2020	2021	2022
Adjudicatarios (*)	897	938	984
Importe (millones de euros)	1.241,00	3.912,99	2.057,62

(*) Hay adjudicatarios con más de un contrato adjudicado en el año.

Procedimientos utilizados en la adjudicación de los Contratos

Tipo de procedimiento de adjudicación	Nº de expedientes	Importe (miles de euros)	% sobre el volumen contratado
Abierto	605	131.914,07	6,41%
Licitación con negociación	46	402.103,26	19,54%
Restringido	11	26.647,75	1,30%
Contratación Directa	477	37.346,50	1,82%
Negociado sin Publicidad	205	154.898,35	7,53%
Encargos a medios propios	102	72.807,30	3,54%
Contrato basado en acuerdo marco	19.708	311.634,91	15,15%
Modificaciones contrato basado en acuerdo marco	77	1.112,68	0,05%
Modificaciones encargos a medios propios	2	4.391,46	0,21%
Modificaciones resto	148	914.768,15	44,46%

Periodo medio de pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2022 el Grupo Renfe ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 56,14 días.

Mesas de contratación

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), las entidades que forman el Grupo Renfe no tienen la consideración de administraciones públicas. Por este motivo, en los procedimientos de contratación del Grupo Renfe no se constituyen las mesas de contratación reguladas en los artículos 326 y 327 de la LCSP.

RSE en la cadena de suministro

Con carácter general, la adjudicación de los contratos se realiza utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio. En las licitaciones se están tomando en consideración aspectos medioambientales y sociales. Asimismo, se toman en consideración otros criterios, como facilitar el acceso a la contratación pública de las pequeñas y medianas empresas, así como a las empresas de economía social.

En todos los Pliegos de Condiciones Particulares que aprueba el Grupo Renfe se incluyen aspectos sociales y ambientales.

Sistemas de supervisión y auditoría

Los departamentos responsables del seguimiento de los contratos adjudicados por el Grupo Renfe verifican que los servicios, suministros y obras recibidas son conformes al alcance del contrato y que los adjudicatarios cumplen con las obligaciones.

Comunicación con proveedores

Las entidades del Grupo Renfe difunden su Perfil de Contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público, donde se publican los datos generales y de contacto, planes de contratación, todas las licitaciones en curso, contratos adjudicados y licitaciones desiertas o desistidas, así como modelos utilizados en los procedimientos de contratación, Instrucciones Internas de Contratación y Pliegos de Condiciones Generales. Además, en la web de Renfe hay un acceso al Registro de Proveedores que les permite conocer los datos y documentos que ya están incorporados a dicho registro, con el fin de no aportarlos en los sucesivos procedimientos de contratación en los que participan.

Principales 20 proveedores de Renfe por importe facturado

Empresa	Importe (en euros)
Adif Alta Velocidad	792.099.662,93
Patentes Talgo, S.L.	175.953.348,00
Alstom Transporte, S.A.	162.136.293,25
Stadler Rail Valencia, S.A.	141.965.002,88
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	73.143.185,25
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)	68.324.018,20
NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A.	66.479.681,51
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	66.353.169,52
Serveo Servicios, S.A.U.	62.716.415,76
Construcciones Auxiliar Ferrocarriles, S.A.	42.683.043,60
Althenia, S.L.	33.012.495,61
Equmedia XL, S.L.	31.468.396,36
Clece, S.A.	27.697.215,26
UTE TDE TME TSOL XIV	23.620.771,08
UTE Nuevo Taller de Alta Velocidad Fuencarral (Inse Rail, Ofitep y Tec4)	22.178.954,86
Seidor, S.A.	18.087.299,76
Segurisa Servicios Integrales Seguridad, S.A.	17.716.344,30
Repsol Comercial Productos Petrolíferos, S.A.	16.396.647,72
Indra Sistemas S.A.	15.298.278,72
INECO S.M.E. M.P., S.A.	15.068.136,59

2. ENTORNO



2. Entorno

2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales

Previsiones económicas

La lucha mundial contra la inflación, la invasión de Rusia en Ucrania y el rebrote de la COVID-19 en China frenaron la actividad económica mundial en 2022, con los dos primeros factores entrando en el escenario 2023. Pese a estos vientos en contra, según el Fondo Monetario Internacional (FMI), el PIB real fue sorprendentemente sólido en el tercer trimestre de 2022 en muchas economías y se revisó al alza las estimaciones de cierre (Estados Unidos 2,0%, Zona Euro 3,5%, Economías Emergentes 3,9%).

Las causas de estos resultados fueron factores internos: consumo privado e inversión privada más sólidos de lo previsto en un contexto de escasez de la mano de obra y apoyo fiscal superior al previsto. Los hogares gastaron más para colmar la demanda reprimida, sobre todo en servicios, recurriendo en parte a sus ahorros conforme las economías iban reabriéndose.

Por el lado de la oferta, las presiones sobre los precios cedieron al aliviarse los cuellos de botella y al disminuir los costes de transporte, lo que permitió una reactivación de sectores que previamente habían enfrentado restricciones, como el automotor. Los mercados energéticos se adaptaron más pronto de lo previsto al shock de la invasión rusa de Ucrania.

En su informe del cuarto trimestre de 2022, el Banco de España (BdE) compartía diagnóstico. Señalaba que la economía mundial perdió dinamismo en el tramo final del año como consecuencia, principalmente, de los efectos adversos de la guerra en Ucrania sobre la actividad, de las elevadas tasas de inflación y de la respuesta de las políticas monetarias al fuerte y persistente repunte de los precios. En todo caso, el organismo subrayaba que en un contexto caracterizado por una extraordinaria incertidumbre y por la concurrencia simultánea de múltiples perturbaciones adversas, la actividad económica global habría venido mostrando un nivel de resiliencia apreciable.

A ello habrían contribuido, entre otros factores, el considerable dinamismo que han evidenciado los mercados de trabajo en muchas de las principales economías mundiales y las medidas de política fiscal desplegadas por las distintas autoridades nacionales para hacer frente a la crisis energética y al repunte de los precios. El BdE añadía que, a pesar de la desaceleración reciente del componente energético de los precios de consumo, la inflación subyacente aún permanecía en tasas muy elevadas en las principales economías mundiales y las señales de desaceleración eran todavía muy incipientes. Además, el ritmo de avance de los precios de los alimentos siguió, en general, incrementándose en los últimos meses del año.

Entre los componentes de la inflación subyacente, la evolución de los precios de los bienes industriales no energéticos y de los servicios mostraron señales de estabilización en muchas economías, en parte fruto de la disolución gradual de los cuellos de botella en las cadenas productivas y logísticas globales.

A la luz de estos desarrollos, los principales bancos centrales mundiales —entre ellos, el Banco Central Europeo— reafirmaron su intención de continuar con el proceso de endurecimiento de su política monetaria con el objetivo de reconducir las tasas de inflación en el medio plazo hacia niveles compatibles con sus objetivos de política monetaria y evitar un daño severo y persistente sobre las perspectivas de crecimiento.

En España, el grado de dinamismo de la actividad económica en el tramo final del año habría sido similar al registrado durante el tercer trimestre. En línea con lo observado a escala global y europea, la atonía en el crecimiento económico español en el cuarto trimestre del año vendría explicada fundamentalmente por la elevada incertidumbre, el deterioro de la confianza de los agentes, las presiones inflacionistas y el endurecimiento de las condiciones financieras. La estimación del PIB español en 2022 por parte del BdE al cierre de este informe se situaba en el 4,6% (5,2% en el caso del FMI). Ambos organismos preveían caídas en torno al 1,2% para 2023.

Crisis energética

La guerra de Ucrania tras la invasión de Rusia en febrero de 2022 puso de manifiesto la vulnerabilidad energética de Europa y obligó a empresas y gobiernos a reaccionar para garantizar la independencia del suministro, además de reducir el consumo y la demanda de energía. La diversificación geográfica de los proveedores y el equilibrio entre las distintas fuentes de energía son dos aspectos esenciales para mantener una posición estratégica en el panorama energético mundial.

La situación agudizó el encarecimiento del precio de la luz que se venía registrando desde 2021, con un altísimo impacto en Renfe. El coste energético aumentó en 277,4 millones de euros en 2022. El peso específico del gasto en energía, que en 2021 representaba el 11% de los gastos de explotación de Renfe, principal consumidor final de energía eléctrica de España se disparó hasta suponer el 16,4% de los gastos de explotación. Renfe mantiene su foco en medidas de ahorro y eficiencia energética y en alternativas que permitan abaratar el precio de la energía, como el uso de plantas fotovoltaicas conectadas a las subestaciones de Adif para generar electricidad propia y reducir el impacto del alza del precio.

La pandemia de la COVID-19

Las campañas de vacunación sirvieron para frenar la pandemia y, en consecuencia, eliminar restricciones. 2022 fue el año en el que la actividad económica recuperó el ritmo (sirva de ejemplo el PIB turístico nacional), aunque el repunte de casos que produjo la variante Ómicron durante la

quinta ola de la pandemia frenó la recuperación (los ingresos por ventas de billetes en Renfe se situaron un 21,3% por debajo de lo previsto en el primer trimestre del año). La pandemia de COVID-19 ha provocado una contracción que no se veía desde la Segunda Guerra Mundial.

Fondos Next Generation

Como consecuencia de la pandemia por la COVID-19, el Consejo Europeo acordó un instrumento extraordinario, los Fondos *Next Generation* UE, con 700.000 MM€ de dotación y de los que España obtendrá aproximadamente 140.000 MM€.

El proyecto se gestiona en España a través del Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) del Gobierno, que basa su actuación en cuatro ejes: la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión territorial y la igualdad de género. El PRTR detalla una agenda de inversiones que representan una oportunidad única para facilitar la transformación estructural de la economía española, tanto por su tamaño (unos 69.500 millones de euros o el 5,6 % del PIB de 2019, según el Banco de España) como por ese énfasis en los retos de la digitalización y de la transición ecológica.

La Oficina de Coordinación de Fondos Europeos de Renfe trabaja específicamente en el posicionamiento de las iniciativas y proyectos de la compañía para la obtención de fondos europeos.

Durante 2022, trabajó en los siguientes proyectos para los que se obtuvo ayuda de los distintos Fondos Europeos:

- Proyectos de transformación digital en los Controles de Acceso Inteligentes para las estaciones de los Servicios de Cercanías. Entre las iniciativas se encuentra la implementación de sistemas de inteligencia artificial a los equipos de video vigilancia, las licitaciones de pantallas multimedia y sistemas de cronometría.
- Proyecto de diseño y desarrollo del primer tren BiModo propulsado por Hidrógeno (H2BiModo).
- Proyectos para la descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de mercancías: adquisición de nuevas plataformas y vagones de autopista ferroviaria, compra de locomotoras eléctricas de gran capacidad de arrastre, renovación del material ferroviario con la instalación de sistemas de reducción de ruido para vagones o del sistema de señalización ERTMS en locomotoras y 2 proyectos de digitalización, como son el desarrollo de un Sistema Operativo de la Terminal (TOS) y trazabilidad del material rodante (IoT).
- Implantación de energía fotovoltaica en bases de mantenimiento.

- Fondos FEDER. Actuaciones de digitalización, accesibilidad y GSMR en los servicios de Cercanías.
- Fondo de Solidaridad de la Unión Europea (FSUE) con el objetivo de atender las emergencias graves de salud pública que resultaron por el COVID.

El ferrocarril en Europa

Los principales operadores ferroviarios alemanes (DB), franceses (SNCF) e italianos (FSI) publicaron sus memorias anuales (2021) donde mostraron la ruta de crecimiento que están siguiendo y cómo han diversificado sus negocios.

La alemana DB, es la empresa ferroviaria europea con mayores ingresos, 47.250 millones de euros, un 18% más respecto al año anterior. Su filial logística DB Schenker contribuyó con un total de 5.772 millones de incremento respecto a los ingresos del grupo alemán convirtiéndose en su mayor fuente de ingresos. Su actividad como Operador Ferroviario representa un 26,1% de los ingresos totales.

En el caso de la francesa SNCF, grupo empresarial formado por cinco sociedades y dos empresas filiales, Geodis y Keolis, experimentó un fuerte repunte cuando los pasajeros pudieron volver a desplazarse con cierta normalidad. Sin embargo, durante la pandemia, fueron las filiales especializadas en transporte de mercancías o logística, como Geodis, las que soportaron con su actividad la escasez de viajeros.

Geodis pasó a representar en el conjunto de los ingresos de SNCF un 24,1%, aumentando sus ingresos a 8.200 millones de euros. La otra filial, Keolis, reforzó el liderazgo de grupo en soluciones integradas para la movilidad sostenible. Gracias a ello SNCF no solo es fuerte en Francia, sino internacionalmente: un tercio de sus ingresos proceden de fuera de sus fronteras.

La italiana FSI consiguió unos ingresos 3,7 veces superiores a Renfe después de la recuperación tras los efectos del Covid, y mantiene su foco en la internacionalización, la infraestructura como columna vertebral del desarrollo económico o social, la innovación digital, y en la transición energética y ecológica.

2.2. Entorno regulatorio

Plan de Acción para Impulsar el Transporte Ferroviario de Pasajeros de Larga Distancia y Transfronterizo (Unión Europea)

El Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente sitúan el transporte ferroviario en el centro de los esfuerzos por lograr un sistema de movilidad más ecológico para los países de la Unión. En la evaluación económica común en la que se basan el Plan del Objetivo Climático para 2030 y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente se analizaron una serie

de posibles vías para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía en al menos un 55 % de aquí a 2030 y lograr la neutralidad climática de aquí a 2050.

La principal vía contemplada se centra en una combinación de tarificación del carbono y medidas específicas de apoyo a la movilidad multimodal y las inversiones en transporte sostenible, seguro e inteligente. Según esta vía, si se adoptasen estas medidas, el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicaría de aquí a 2030 y se triplicaría de aquí a 2050. La Estrategia también aspira a que los desplazamientos colectivos programados de menos de 500 km sean neutros en carbono dentro de la UE y subraya que no debe dejarse a nadie atrás: es fundamental que la movilidad esté disponible y sea asequible para todas las personas y que las regiones rurales y alejadas estén mejor conectadas.

En este contexto, un Plan de Acción para impulsar los servicios ferroviarios de pasajeros transfronterizos y de larga distancia, combinado con cambios en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para aumentar la capacidad ferroviaria de alta velocidad, y el nuevo apoyo a la inversión en el ferrocarril del Banco Europeo de Inversiones, están preparando el terreno para un verdadero renacimiento del ferrocarril. El plan forma parte de un paquete de medidas para una movilidad eficiente y verde, y ayudará a la UE a alcanzar sus hitos estratégicos de duplicar el tráfico ferroviario de alta velocidad para 2030 y triplicarlo para 2050.

Para superar los obstáculos a los servicios ferroviarios de viajeros de larga distancia y transfronterizos identificados por la Comisión Europea, el Plan de Acción señala el camino para:

- acelerar la digitalización
- eliminar las normas técnicas y operativas nacionales redundantes
- asegurar una mejor disponibilidad de trenes, autocares y locomotoras (material rodante)
- adecuar la formación y certificación del personal ferroviario a las necesidades futuras
- modernizar las infraestructuras ferroviarias de pasajeros
- usar de forma más eficiente la red ferroviaria
- acceder más fácilmente a la infraestructura para los operadores ferroviarios a través de precios adecuados
- hacer más fácil la emisión de billetes y el acceso al sistema ferroviario
- introducir transporte colectivo sostenible transfronterizo y/o multimodal a través de Obligaciones de Servicio Público, cuando sea necesario
- hacer de los modos de transporte sostenible una opción atractiva para las personas jóvenes.

Estas nuevas medidas se suman al marco normativo y político existente de la UE para el ferrocarril, que dota a los Estados miembros y al sector de muchas herramientas para implementar el Espacio Ferroviario Europeo Único, eliminar barreras y abrir el mercado a nuevos actores y servicios.

La Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria (MITMA)

La Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria se enmarca en la regulación establecida por la Ley del Sector Ferroviario en España. Este instrumento de planificación estratégica está asimismo contemplado en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo, y que se ha incorporado al ordenamiento jurídico español mediante la citada ley. La definición de la Estrategia Indicativa por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana supone, al mismo tiempo, un reto y una oportunidad para actuar como palanca en el cambio de paradigma de la política de transportes, cambio que demanda una sociedad avanzada como la española y que cuenta con una de las redes de infraestructuras de transporte más desarrolladas del mundo.

Este cambio de paradigma encuentra un sólido apoyo en tendencias ya consolidadas desde hace varios años, tanto a nivel nacional como internacional, que propugnan una movilidad sostenible, basada en el uso racional de los recursos, tanto financieros como naturales, y unas políticas que se centren en satisfacer las necesidades de los usuarios.

En el plano ambiental, la Estrategia Indicativa incorpora la lucha contra el cambio climático y la adaptación del sistema ferroviario para hacerlo más resiliente a sus consecuencias y la ciberseguridad de los grandes sistemas de transporte, añadiendo así una tercera dimensión a las ya tradicionales de la seguridad operacional (safety) y la protección frente a actos delictivos (security). A estos vectores de cambio, añade los provocados por la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19, la seguridad sanitaria.

En el ámbito puramente sectorial del ferrocarril, y de acuerdo con lo establecido en la citada Ley del Sector Ferroviario, la Estrategia Indicativa garantiza la eficiencia y sostenibilidad en la asignación de recursos públicos destinados al ferrocarril, con criterios de rentabilidad social. De esta forma, la misión principal de la Estrategia Indicativa es establecer un marco general de prioridades desde el punto de vista planificador, pero sobre todo desde el punto de vista financiero, proporcionando directrices básicas que posibiliten la financiación sostenible del sistema ferroviario. Además, para la aplicación efectiva de los recursos en este contexto, es primordial contar con la cooperación entre las diferentes Administraciones con un nuevo enfoque integrador e inclusivo.

La Estrategia Indicativa es un elemento clave dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, en la que se sitúa al ciudadano y al usuario en el centro de todo el sistema.

Las líneas maestras sobre las que se formula la Estrategia Indicativa están enfocadas a:

- La seguridad en los desplazamientos, desde el punto de vista de la operación y del mantenimiento.
- Una política de transportes basada en la movilidad como derecho de los ciudadanos y como elemento de cohesión social.
- La sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental.
- La estabilidad en la inversión pública.
- La digitalización de las infraestructuras del transporte.

Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Las competencias en el ámbito de la movilidad en España se reparten entre la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, y están interrelacionadas. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que tiene competencias en transporte en el territorio nacional, es el actor adecuado para dirigir las nuevas políticas de movilidad en España, con un enfoque integrador y homogeneizador, con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas. El MITMA desempeña un papel dual para ser catalizador de la innovación, a la vez que mantiene su función de garante de derechos de la seguridad de los usuarios, la calidad del servicio, los aspectos laborales, etc.

Dado que el centro de la movilidad es el usuario, y que los proyectos de transporte inciden directamente en la vida de las comunidades donde se ejecutan, esta planificación se basó en un proceso de participación pública abierto y transparente, buscando la implicación real por parte de la ciudadanía (*public engagement*). También fue necesario contar con el sector privado, la academia, sindicatos, asociaciones empresariales, organizaciones de la sociedad civil, etc., para tener en cuenta las distintas perspectivas y crear una base de conocimientos compartidos.

Con esta filosofía, y teniendo como base los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, el MITMA diseñó 'es.movilidad', la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, cuya visión es hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, teniendo como horizonte 2030.

Esta estrategia, junto con la Agenda Urbana Española, es la base para las políticas de movilidad del MITMA en esta década. La Estrategia de Movilidad se sustenta, como su nombre indica, en tres principios básicos: seguridad, sostenibilidad y conectividad, y en nueve ejes, que se desarrollan a

través de líneas de actuación y medidas concretas, con diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA.

2.3. Factores y Tendencias

Los principales factores y tendencias que afectan a la actividad que Renfe desarrolla son los siguientes:

- Liberalización ferroviaria. Se ha convertido en la estrategia para hacer del ferrocarril un modo de transporte que gane peso y músculo frente a otros modos y que redunde en una mayor sostenibilidad del sistema de transporte. El avance de la liberalización en Europa transforma el tablero de juego de los operadores ferroviarios tradicionales y surgen nuevos actores que buscan su lugar en un mercado con diversos modelos de apertura a la competencia. 2022 ha supuesto la consolidación del escenario liberalizado en España, con competidores directos ofreciendo servicios comerciales de larga distancia (Ouigo e Iryo).
- Experiencia del cliente. Se mantiene el panorama digital en crecimiento. La experiencia que tengan los clientes a través de los diferentes canales digitales impacta directamente en su decisión final de compra. Con la llegada de la liberalización, la experiencia positiva y las emociones al conectar con la marca son claves para ahondar en la fidelización y la diferenciación con la competencia. Los factores ligados a la ESG (Sostenibilidad, Social y de Gobernanza) crecen en importancia en la mente del consumidor. La omnicanalidad, a su vez, se mantiene como premisa, pues el cliente no diferencia por canales.
- Digitalización. La digitalización ya no se debate, solo la forma en que las empresas la utilizan en beneficio de sus clientes, que esperan inmediatez en la compra, información en tiempo real y desde cualquier dispositivo y un ciclo final de compra ágil y sencillo. La compañía a través de la digitalización debe afrontar el reto de amoldar sus servicios al ritmo de la demanda del cliente digital, adaptándose a esta nueva forma de relación y ofreciendo experiencias únicas. Una estrategia de datos se consolida como aspecto central (*Data Driven*).
- Ciberamenazas. El 23 de febrero de 2022, el mundo de la ciberseguridad entró en un nuevo escenario, con ciberataques masivos de Rusia a Ucrania y un incremento de ataques sobre dispositivos IoT y dispositivos OT como puntos de entrada a redes e infraestructura crítica. El impacto es reputacional pero también económico, por lo que la ciberseguridad debe supervisar toda la cadena de valor de nuestros negocios.
- Crisis energética. La guerra de Ucrania ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad energética de Europa y ha obligado a empresas y gobiernos a reaccionar para garantizar la independencia del suministro, además de reducir el consumo y la demanda de energía. La diversificación geográfica de los proveedores y el equilibrio entre las distintas fuentes

de energía son dos aspectos esenciales para mantener una posición estratégica en el panorama energético mundial.

- La presión de las ciudades. La presión de los gobiernos locales sigue en aumento hacia políticas de movilidad más limpias y con una redistribución del espacio público. Desde 2007 más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades y se espera que esta cantidad aumente hasta el 60% para el 2030. Las ciudades ocupan solo el 3% de la tierra, pero representan entre el 60% y el 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono. Alcanzar la sostenibilidad requiere un compromiso político y social a largo plazo y con una respuesta sistémica. El impacto de la Covid-19 ha dejado efectos persistentes para los sistemas de movilidad de las ciudades, como el teletrabajo o las precauciones sanitarias, aunque los niveles de demanda se han recuperado.
- Movilidad como Servicio y Movilidad Compartida. La Movilidad como Servicio (MaaS) es la integración de modos y servicios, infraestructura y gobernanza de un nuevo marco regulatorio para dar valor añadido al usuario en servicios a medida. Renfe ha puesto en marcha en 2022 su proyecto MaaS, *dōcō*, con integración de modos y experiencia integrada de primera y última milla. La presión mencionada de las ciudades hacia nuevos escenarios de uso del espacio y las redes de transporte proyectan un importante crecimiento del mercado de la movilidad compartida en esta década.
- Sostenibilidad. Dentro del desafío que supone la reducción de emisiones que promueve el ODS 13 de la Agenda 2030 y el “Marco 2030” de la UE, disponer de sistemas de transporte más sostenibles es esencial para contribuir a su cumplimiento. España se ha comprometido para 2030 a la reducción de emisiones en un 55%. Para ello será necesario poner en marcha las diferentes medidas: autoconsumo, almacenamiento, energías del mar y eólica marina flotante, biogás e hidrógeno, y será necesario adoptar nuevas medidas regulatorias. Para ello es esencial cambiar el sistema actual de transporte ya que este sector es el responsable del 29% de las emisiones de CO2 totales. El ferrocarril debe seguir trabajando para mantener su ventaja en sostenibilidad frente a otros medios de transporte, articulando ofertas integradas de movilidad y logística sostenible y mejorando su huella ambiental a lo largo de todo el ciclo de vida del tren y las infraestructuras.
- Electrificación. Las mejoras en los motores eléctricos resultarán en una reducción de la huella ambiental de todos los modos de transporte. Las mejoras en la capacidad de almacenamiento de energía eléctrica facilitarán la expansión de la energía eólica y solar. Aprovechar esta oportunidad para consolidarse como transporte sin huella de carbono asociada se presenta como uno de los desafíos del ferrocarril.

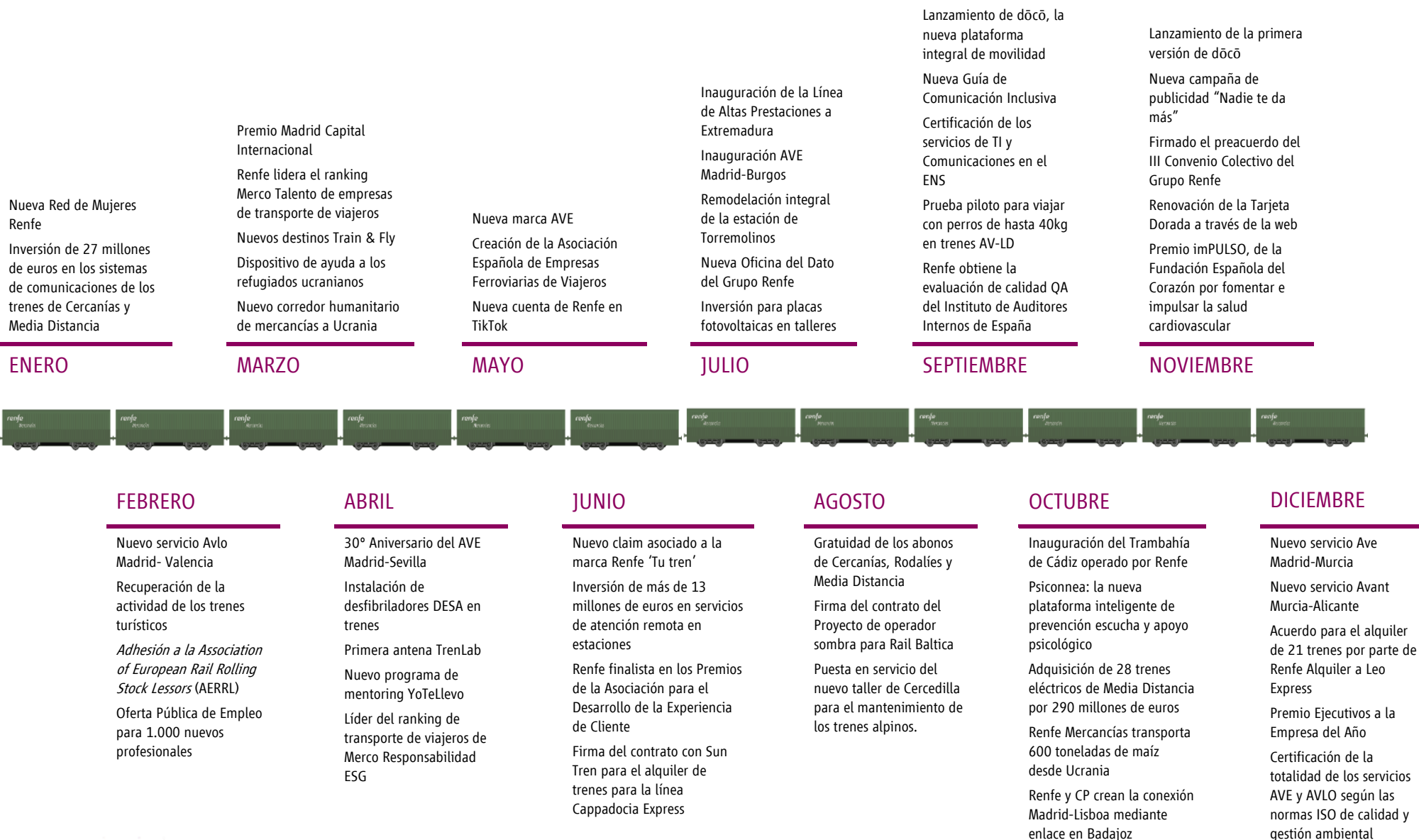
- Energías alternativas: Dentro del desarrollo de alternativas sostenibles para el transporte, destaca la utilización del hidrógeno, cuyo primer tren comercial empezó a operar en Alemania. Se trata de una tecnología con un fuerte respaldo público y que la Comisión Europea propone como aspecto central en sus proyecciones, según el discurso del Estado de la Unión 2022.
- Inteligencia Artificial. Los avances de la IA van a permitir lograr la resiliencia y reducir los costes de forma significativa. 2022 se cerró con una alta expectativa sobre las aplicaciones generativas de estas tecnologías (*Generative AI*), capaces de crear contenido a partir de simples referencias. La IA sigue apuntando a su impacto en varios campos:
 - Infraestructura: mejora del diseño y su mantenimiento.
 - Vehículos: los equipos de TI pueden detectar averías de forma rápida ahorrando costes y ayudando al mantenimiento predictivo.
 - Personas: mayor conocimiento del cliente y por tanto posibilidad de ofrecer servicios más adecuados a sus deseos y necesidades. Además, nuevas herramientas como el *chatbot*, permiten interactuar con el cliente de forma ilimitada.
 - Operaciones: además de aumentar la capacidad de producción, la IA permitirá obtener la mejor ruta reduciendo tiempo de viaje, o realizar el seguimiento en tiempo real de la situación de las mercancías.
- Cambios en el comercio mundial. La globalización y su posible retroceso como tendencia y la disrupción digital, junto a otros factores como el auge de los países emergentes o la aparición de aranceles, afectan a la transformación del comercio mundial.
- Efectos de la pandemia COVID-19. 2022 ha visto consolidarse algunos efectos producidos por la pandemia en el paradigma social con cambios de hábitos que tendrán repercusión futura:
 - Conciencia colectiva de la importancia del cuidado sanitario.
 - Nuevos usos sociales originados en el cambio de costumbres en la manera de relacionarnos.
 - Nuevas prácticas laborales surgidas con la pandemia y que tienen vocación de permanencia. El 1 de diciembre de 2022 se cumplió un año desde la implantación del teletrabajo en el Grupo Renfe.

Los efectos producidos por la pandemia se mantienen como factor que altera la demanda de transporte. La capacidad de resiliencia y adaptación son esenciales para incrementar la posición del ferrocarril dentro del mercado de la movilidad en un contexto de incertidumbre no conocido hasta 2020 por varias generaciones.

3. PRINCIPALES HITOS



3. Principales hitos



4.

EL CLIENTE



4. El cliente

4.1. Salud de los clientes

La pandemia de la COVID-19

Durante 2022 Renfe amplió hasta el 15 de febrero el plazo para que los clientes puedan realizar el cambio de billetes sin gastos, ante la situación sanitaria y el aumento de los contagios por la COVID. Así, los viajeros que tenían billete para viajar hasta esa fecha en trenes Ave, Larga Distancia, Avant y Media Distancia y que no pudieron realizar su viaje pudieron cambiar sin costes la fecha de su billete.

Además, en sus servicios públicos, se amplió temporalmente la caducidad de los títulos multiviaje Avant, Abono Tarjeta Plus y Tarjeta Plus 10 hasta el 31 de diciembre de 2022.

Durante todo el tiempo en el que se mantuvieron las restricciones de movilidad, Renfe devolvió un total de 2.566.932 billetes por un importe de más de 97,5 millones de euros a los viajeros, durante la declaración del estado de alarma y las restricciones a la movilidad derivadas de la pandemia.

Se han mantenido los procedimientos de limpieza y desinfección de todos los trenes, que han sido reconocidos con los certificados AENOR y SGS frente al COVID-19 para el transporte de viajeros.

La obtención del sello SGS y la certificación emitida por AENOR forman parte del programa Tren Seguro desplegado por Renfe para ofrecer a los viajeros la máxima seguridad y tranquilidad para sus desplazamientos en tren.

Los trenes de Renfe espacios cardioprotegidos

Renfe instaló en sus trenes Ave, Larga y Media Distancia y Turísticos Desfibriladores Externos Semiautomáticos (DESA), convirtiendo así su flota en espacios cardioprotegidos.

Esta iniciativa, que contempla una inversión de tres millones de euros, tiene como objetivo principal salvar vidas, garantizando la máxima seguridad ante una posible emergencia cardiorrespiratoria, que pudiera sufrir uno de los millones de viajeros que utilizan el transporte ferroviario de Renfe.

Para ello, se instalarán de forma sucesiva un total de 668 desfibriladores. Se dispondrá de un desfibrilador por tren y habrá una reserva de dispositivos ubicados en estaciones para remplazar los equipos en caso de haber sido utilizados en una emergencia sanitaria.

Renfe ya ha preinstalado 521 Desfibriladores DESA a bordo, de los cuales 502 están en marcha: 165 trenes de alta velocidad, 16 en trenes de larga distancia, 317 en trenes de media distancia y 4 en trenes turísticos.

Para la adecuada utilización de éstos, se ha llevado a cabo una formación inicial de 8 h y reciclajes cada dos años de 4 h de duración, a 2.267 profesionales que componen el equipo a bordo, personal comercial y personal auxiliar.

Además, este tipo de dispositivos están conectados al servicio de emergencias 112 y de manera automática realizarán una llamada de aviso a través de un protocolo ya establecido con las diferentes comunidades autónomas.

El criterio empresarial para la conversión de los trenes en espacios cardioprotegidos está basado en ofrecer un valor añadido en los servicios que Renfe ofrece a sus viajeros, dado que no hay ninguna normativa que obligue a dotar de desfibriladores a bordo.

De esta manera, Renfe garantiza a los pasajeros la posibilidad de disponer de medios técnicos adecuados para facilitar una atención precoz ante una emergencia cardiovascular en el transcurso de un trayecto, en los que el acceso a los recursos sanitarios puede dilatarse en el tiempo.

Esta medida supone dar continuidad al papel activo que Renfe lleva desarrollando desde 2018, en la implantación y uso de estos dispositivos en estaciones y centros de trabajo y que ha ayudado a salvar 7 vidas.



4.2. Seguridad y protección del cliente

Ciberseguridad

En 2022, Renfe recibió la certificación del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en el que los servicios de Tecnologías de la Información y Comunicaciones de la compañía fueron auditados y certificados por Aenor, conforme de la normativa aplicable.

El ENS, en base a unos principios básicos y unos requisitos mínimos, proporciona a las empresas que dispongan de sus sistemas de información conformes a sus disposiciones y gestionados en el ejercicio de sus competencias, una protección adecuada de los servicios prestados por medios electrónicos y de la información tratada por éstos.

Para los clientes supone la garantía de que Renfe reúnen las condiciones de seguridad necesarias para salvaguardar su información y sus derechos.



Los objetivos que alcanzó Renfe con esta certificación fueron los siguientes:

- Generar confianza en el uso de los medios electrónicos del Grupo utilizados por los clientes y profesionales, garantizar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de deberes a través de estos medios.
- Introducir los elementos y metodologías que por requerimientos legales y buenas prácticas deben guiar la actuación de la compañía

Uno de los principales hitos alcanzados en 2022 es la puesta en marcha del proyecto de análisis de tráfico digital en 483 estaciones de cercanías en línea con el proyecto RS3, detallado más adelante.

Protección de Datos

Renfe, como no puede ser de otra forma, continúa afrontando el cumplimiento de la normativa de protección de datos de manera proactiva a través de un conjunto extenso de acciones que incrementan los niveles de protección de los datos personales de nuestros clientes, empleados y otros grupos de interés. Por ejemplo: se han reforzado los controles sobre los adjudicatarios que tratan datos por cuenta de Renfe; allí donde ha sido necesario, se ha mejorado la información sobre el tratamiento de los datos de los interesados; se han llevado a cabo las acciones necesarias para que se tenga en cuenta el principio de “privacidad desde el diseño” desde las fases iniciales de los distintos proyectos; o se han llevado a cabo acciones formativas entre el personal, entre otras.

Renfe Smart Security Station RS3

Renfe puso en marcha la digitalización de los sistemas de seguridad de 483 estaciones de Cercanías para recopilar y procesar de forma anónima y automatizada miles de datos a través del sistema videovigilancia de cada estación e integrarlos en un cuadro de mando único. El objetivo es mejorar la seguridad y la experiencia del cliente, siempre desde el cumplimiento estricto de la normativa de protección de datos.

Con este sistema inteligente de seguridad se podrá conocer lo que está pasando en las estaciones de Renfe Cercanías en tiempo real. Mediante el análisis de la afluencia, se podrá dirigir más personal a las estaciones que lo necesiten en cada momento. También se podrán detectar, de manera automatizada, incidentes relacionados con la seguridad como caídas de personas y objetos a las vías, incendios, actos vandálicos o el fraude en el acceso a los servicios.

En este proyecto colabora *Imotion Analytics*, una de las startups aceleradas con el programa de innovación TrenLab de Renfe.

Sistema de seguridad con drones

Renfe licitó la contratación para 3 años de un servicio de seguridad con drones. Con una inversión, pionera en el ámbito ferroviario, de 3,5 millones de euros en su conjunto y contempla la realización de 76.720 horas de vuelo.

Esta iniciativa es complementaria a los servicios de seguridad actuales de la compañía y será dinámica, ya que se podrá operar en todo el territorio nacional.

Para ello, los drones contarán con cámaras con grabación permanente que permitirán una adecuada detección de las diferentes circunstancias de riesgo, así como la identificación de personas y de placas de matrícula de vehículos en cualquier condición de visibilidad, ya que, en caso de malas condiciones de iluminación, los equipos contarán con cámaras térmicas.

Las Unidades Móviles Aéreas estarán operadas por pilotos de drones que serán a su vez vigilantes de seguridad. Dispondrán de todo el equipamiento necesario para permitir su operación de forma continuada estando el servicio especialmente diseñado para permitir la operación en la proximidad a zonas residenciales, mediante el uso de drones de baja emisión acústica.

Data Lake de seguridad

Renfe, dentro de su compromiso con la seguridad implementará una arquitectura empresarial de las tecnologías de información relacionadas con la seguridad operacional, en el formato de *Data Lake*.

La incorporación de esta arquitectura constituye un paso básico en la obtención de un centro de información de seguridad en la circulación orientado a la gestión proactiva, eficiente y homogénea de los riesgos en la circulación, para poder visualizar de forma interactiva diferentes cuadros de mando con indicadores clave.

De esta manera, además de facilitar la toma de decisiones en todos los niveles del Grupo, se conseguirá comunicar de forma estandarizada y en tiempo la información que, por requisito legal, se debe hacer llegar a las Agencias de Seguridad nacional y europea.

Para conseguir este centro de información de seguridad, se volcarán y centralizarán los datos de las aplicaciones de seguridad y producción asociados a los sistemas de gestión de seguridad y mantenimiento de las empresas del Grupo, organizando y procesando estas grandes cantidades de datos para conocer cómo están funcionando dichos sistemas, facilitando el control de los riesgos.

Mejora de los sistemas de comunicaciones en trenes

Renfe licitó el suministro, instalación y puesta en servicio de un sistema de comunicación digital GSM-R (Sistema Global de Comunicaciones Móviles para Ferrocarriles) en 534 trenes de Cercanías y Media Distancia por un importe que asciende a 37 millones de euros.

Esta red permitirá la comunicación continua, minimizando las interferencias, entre los trenes, y los centros de control. Con la instalación de este sistema se dará un paso adelante en la evolución y la digitalización, mejorando las prestaciones del sistema analógico anterior conocido como 'tren-tierra', mucho más restrictivo.



4.3. Calidad del servicio

A continuación, se muestran las puntuaciones obtenidas en las encuestas de calidad realizadas por Renfe Viajeros para los distintos productos y servicios:

Servicios comerciales	2020	2021	2022
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,92	7,91	7,94

Obligaciones de Servicio Público	2020	2021	2022
Alta Velocidad-Media Distancia	7,55	7,71	7,63
Media Distancia	6,83	7,12	7,35
Cercanías Madrid	7,13	7,21	7,34
Rodalies Cataluña (*)	6,03	6,00	6,19
Cercanías Asturias	7,32	7,18	7,84
Cercanías Bilbao	6,65	6,50	6,94
Cercanías Cádiz	7,90	8,05	7,38
Cercanías Málaga	7,71	7,16	8,34
Cercanías Murcia-Alicante	6,70	6,83	7,31
Cercanías San Sebastián	7,26	6,43	6,65
Cercanías Santander	7,37	7,49	7,79
Cercanías Sevilla	7,31	7,43	7,32
Cercanías Valencia	6,33	6,08	7,16
Cercanías Zaragoza	7,67	7,47	7,64
Cercanías Ancho Métrico	6,60	6,92	7,02

(*) Sólo núcleo Barcelona.

Servicios de mercancías	2020	2021	2022 ^(*)
Mercancías	6,34	5,70	5,70

(*) Durante 2022 no se han realizado estudios de calidad

Certificaciones de Calidad y Medioambiente en AVE y Avlo

En 2022 Renfe logró el hito de certificar todos sus trenes de Alta Velocidad de los Servicios Comerciales, así como el seguimiento y control de las actividades contratadas, según las normas del Sistema de Gestión de la Calidad, UNE-EN ISO 9001:2015 y del Sistema de Gestión Ambiental, UNE-EN ISO 14001:2015.

De este modo, a las relaciones ya certificadas en años pasados, Madrid-Zaragoza/Huesca-Barcelona y Madrid-Sevilla/Málaga/Granada, se unen los corredores Madrid-Valencia/Castellón, Madrid-Alicante, Madrid-Murcia, Madrid-Ourense, Madrid-León, Cataluña-Andalucía, Valencia-Sevilla, y Madrid-Burgos.

Esta certificación, otorgada por AENOR, evidencia el cumplimiento de unas normas internacionales de referencia muy exigentes y la correcta implantación por parte de los equipos de Renfe del Sistema de Gestión de Calidad y de Medio Ambiente que garantizan que el servicio proporcionado es controlado por la organización, enfocado a la mejora continua y comprometido con el medio ambiente.

El equipo auditor evaluó muy positivamente la valoración de los clientes de AVE, que alcanzó un índice de calidad en 2021 de 8,05 (en una escala de 0 a 10), mientras que los servicios Avlo, llegan a una puntuación de 7,94 en su primer año de puesta en servicio.

Renfe, además profundiza en la incorporación de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS) en su estrategia empresarial, puesto que las normas ISO están desarrolladas para ser una guía que permite abordar las dimensiones tanto económica, ambiental y social de éstos.

Quejas y reclamaciones

Servicios de Viajeros

Reclamaciones por cada 1.000 viajeros	2020	2021	2022
Alta Velocidad - Larga Distancia	6,58	4,25	4,54
Media Distancia	1,66	1,33	1,49
Cercanías. Reclamaciones / Quejas web	0,19	0,16	0,16
Ancho Métrico	0,37	0,51	0,59
Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida ^(*)	1,72	1,00	1,51

^(*) Desde el 13 de diciembre de 2020 el servicio de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida y su gestión es realizado por Adif

Los clientes que quieran formular alguna reclamación o resolver gestiones relacionadas con su viaje pueden hacerlo, de forma presencial, a través de los Centros de Servicios al Cliente o en los

Puntos de Venta y Atención al Cliente de las estaciones y, de forma online, en la web de Renfe 'Contacta con Renfe', donde podrán indicar sus sugerencias, quejas y solicitudes de información.

Asimismo, en caso de desacuerdo con la solución ofrecida, los clientes pueden instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la legislación vigente, ante las Juntas Arbitrales de Transporte, ante las Juntas Arbitrales de Consumo y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria.

Servicios de Mercancías y Logística

Nº de Reclamaciones	2020	2021	2022
Mercancías	57	44	38



Reclamaciones, multas y sanciones

Expedientes tramitados	2020	2021	2022
Número de expedientes tramitados	192	155	164
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	598.835	392.467	334.136
Tipología de los expedientes tramitados			
Arrollamientos	1	3	4
Lesiones en el tren	83	72	63
Lesiones en estación	80	60	67
Otros	28	20	30
Denuncias			
Número de denuncias recibidas	34	19	47
Importe económico (€)	39.799	13.828	182.427
Tipología de denuncias (número)			
Incendios	3	2	2
Consumo	9	1	10
Agencia de Protección de Datos	0	1	0
Competencia	0	1	0
Disciplina laboral	19	10	22
Otros	3	4	13
Actuaciones penales			
Número de actuaciones penales	6	0	5
Importe económico (€) ^(*)	267.576	135.323	213.804
Tipología de actuaciones penales (número)			
Arrollamientos de personas	0	0	0
Lesiones	1	0	0
Incidentes en el tren	2	0	2
Accidentes laborales	0	0	0
Otros	3	0	3

(*) El importe de las actuaciones penales se corresponde con asuntos iniciados en años anteriores.

4.4. Nuevas acciones comerciales

Abonos gratis para Cercanías, Rodalies y Media Distancia

Durante el verano de 2022, el Gobierno anunció la gratuidad de los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia de Renfe para el período comprendido entre el 1 de septiembre y 31 de diciembre de ese año. Posteriormente esta medida, impulsada en el marco del decreto anticrisis para combatir las consecuencias de la guerra en Ucrania y la elevada inflación, se ha prorrogado a todo el año 2023.



Se trata de una medida que impulsa al máximo el uso del transporte público colectivo para garantizar la movilidad obligada cotidiana con un medio de transporte seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible, en una coyuntura extraordinaria de incremento sostenido de los precios de la energía y los combustibles.

Además, esta medida contribuirá al cambio modal de la carretera al ferrocarril fomentando el transporte público y reduciendo el uso del vehículo privado, lo que contribuirá a disminuir las emisiones, la congestión urbana y la accidentabilidad, así como, nuestra dependencia energética y la huella de carbono.

Renfe puso en marcha toda una operativa para ofrecer a los clientes, de una manera rápida y sencilla, los nuevos abonos gratuitos. Los viajeros pudieron encontrar toda la información en la web de Renfe, donde se explicaba paso a paso el procedimiento para obtener este nuevo título multiviaje gratuito, así como sus condiciones de utilización.

Para poder hacer frente a esta medida y como refuerzo del personal de Renfe de cara a la adquisición y utilización de los nuevos abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia, Renfe tuvo que contratar a 851 nuevos trabajadores, que cubrieron los puestos de atención al cliente en la mayoría de las estaciones del territorio nacional y en el centro de atención telefónica.

Para agilizar la adquisición de los abonos, la compañía recomendó a sus clientes que realizaran un registro previo a través de las aplicaciones móviles o páginas web de Renfe. Una vez

registrados, los clientes pudieron adquirir sus abonos más fácilmente. Para aquellos viajeros que no se registraron, pudieron adquirir el título en las oficinas de venta o máquinas autoventa de las estaciones de Renfe, presentando su NIF, NIE o pasaporte, ya que los abonos son personales e intransferibles.

Para la adquisición del abono, aunque es gratuito, era necesario depositar una fianza de 10 euros para cada núcleo de Cercanías y Rodalies, y de 20 euros para cada servicio de Media Distancia Convencional. El pago con tarjeta permitirá que la devolución de la fianza se haga de forma automática, una vez finalizado el período de validez, cumpliendo las condiciones del mismo, es decir, realizar 16 desplazamientos en estos 4 meses.

Asimismo, los servicios Avant contaron con un descuento del 50% para los usuarios recurrentes, que se aplica a todos los títulos multiviaje Avant: Abono Tarjeta Plus, Tarjeta Plus 10 o Tarjeta Plus 10-45. Además, se crearon unos nuevos abonos comerciales con condiciones similares a los Avant, para las rutas de alta velocidad en las que no existan OSP ni Acuerdos Marco y el tiempo de viaje sea inferior a 100 minutos.

Durante 2022, se emitieron 2.439.489 de abonos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia. Del total de títulos gratuitos expedidos, el 71,4% corresponde a abonos para viajar en los distintos núcleos de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico, mientras que el 28,6% corresponde a abonos de Media Distancia.

Además de los abonos gratuitos para viajeros habituales, se vendieron 93.017 títulos con descuentos del 50% de Avant para utilizar en los servicios de Media Distancia de Alta Velocidad.

Esta medida ha permitido a la sociedad ahorrar 118 millones de litros de gasolina y evitar la emisión de 360.576 toneladas de CO2 a la atmósfera, beneficiando a más de 75 millones de desplazamientos.

Cabe destacar, que en 2022 la compañía anunció la prórroga de la gratuidad de los abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia para viajar hasta el 30 de abril de 2023.

Esta nueva prórroga de la gratuidad incluirá los servicios Avant entre Ourense y A Coruña y entre Madrid y Salamanca y los nuevos servicios de Murcia-Alicante.

Para el resto de los servicios Avant se prorroga el descuento del 50%. ampliándose estos abonos a 13 nuevas relaciones: Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, León-Palencia, Burgos-Madrid, Burgos-Valladolid, Ourense-Zamora, Palencia-Valladolid, Huesca-Zaragoza, León-Segovia, Segovia-Zamora, Palencia-Segovia, Medina del Campo Alta Velocidad-Zamora.

Renovación de la estructura comercial

Renfe ha renovado su oferta comercial en los billetes de Alta Velocidad y Larga Distancia, AVE, Alvia, Euromed e Intercity, con el objetivo de ofrecer a sus clientes una mayor flexibilidad en las tarifas. Mediante un proceso de escucha a clientes junto con el análisis cuantitativo de la demanda, la compañía diseñó esta nueva actualización de la oferta comercial con el máximo nivel de flexibilidad frente a cualquier otro medio de transporte.

La nueva estructura comercial incluye el complemento Puente AVE, incluido en la tarifa Premium y en Elige, de forma opcional, que permite al viajero adelantar o retrasar la hora del viaje el mismo día de manera gratuita.

La nueva estructura comercial mejora todos los billetes Elige, tanto Estándar como Confort, permitiendo un cambio gratuito, eliminando el gasto de cambio del 20% y se pudiendo extender a cambios ilimitados añadiendo un complemento de 5 euros.

Además, los billetes Elige, que suponen la mejor opción para viajar al mejor precio con mayor flexibilidad, seguirán siendo parcialmente reembolsables, con devoluciones del 70% del importe en caso de cancelación.

Por otra parte, Renfe mantuvo el billete Básico como la alternativa más sencilla de viaje, con precios más económicos, pero que no admite cambios ni es reembolsable.

Programa MAS Renfe

Renfe ha llevado a cabo una modernización de su programa de fidelización Más Renfe, actualizando los beneficios que ofrece a sus clientes frecuentes y mejorando así su experiencia de viaje, antes, durante y después del mismo.

Los clientes Más Renfe pueden utilizar su tarjeta siempre que viajen, acumulando Puntos Renfe, los cuales pueden ser canjeados por billetes Ave, Larga Distancia, Avant, Media Distancia o Cercanías, para cualquier horario y fecha, así como por los servicios ofrecidos por las empresas colaboradoras, por ejemplo, estancias de hotel o alquiler de coches.

Desde que se incorporaron estos cambios el número de miembros del programa Más Renfe se ha duplicado respecto a las cifras de altas registradas en el año 2019.

Durante el año 2022, los clientes del programa de fidelización de Renfe compraron casi 300.000 billetes gratuitos con cargo a sus puntos, y recibieron cientos de entradas a eventos y experiencias sin coste, como festivales de música, teatro, musicales y actos deportivos.



Viajar con perros

Durante 2022 Renfe ha llevado a cabo una prueba piloto para viajar con perros de hasta 40 kg. en trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia.

Renfe impulsa dicho proyecto piloto en una selección de trenes directos y semidirectos en la línea Madrid-Barcelona y en ciertos servicios AVE de la línea Madrid-Málaga. Se permitirá un perro grande por viajero, con un máximo de dos perros grandes por tren, en un solo coche y siempre en un espacio fijo de dos plazas determinadas.

Quedan excluidos los perros de asistencia y mascotas de menos de 10 kg. que vayan a bordo, las cuales seguirán acogándose a la misma normativa comercial ya existente.

Por otro lado, el cliente tiene que presentarse en el Centro de Servicios de la estación de salida, con una antelación mínima de 40 minutos para presentar la documentación sanitaria, entregar o formalizar la declaración responsable y recoger la funda y alfombrilla para el asiento que el cliente deberá colocar en la plaza correspondiente al perro.

Para este proyecto, Nestlé Purina asesoró a Renfe con una guía de viaje con buenas prácticas, para que las mascotas y sus dueños puedan viajar a bordo de los trenes de la forma más agradable.

Nuevos trenes de Cercanías y Media Distancia

Renfe va a adquirir 97 trenes para los servicios públicos de Cercanías y Media Distancia. Esta adquisición supone una inversión de 858,4 millones de euros. Alstom construirá 49 trenes de 100 metros por un importe de 367,6 millones de euros. Stadler proveerá con 20 trenes de 200 metros y una inversión de 307,7 millones. Por su parte, CAF fabricará 28 trenes de Media Distancia y una inversión de 183 millones de euros.

Estos nuevos trenes se suman a los recientemente adjudicados los años anteriores: 152 trenes de cercanías de 100 metros a suministrar por Alstom, 59 trenes de cercanías (24 de 100 metros y 35 de 200 metros) a suministrar por Stadler, y 37 trenes de ancho métrico (6 Alpinos para Cercedilla – Los Cotos, y 31 para Feve) a suministrar por CAF.

Los nuevos trenes para Cercanías tendrán una capacidad de al menos 900 plazas cada uno de ellos en los trenes de 100 metros, y al menos 1850 plazas en los trenes de 200 metros, lo que supone un 20% más que los actuales Civia. Además, minimizarán el tiempo de bajada y subida de viajeros, mediante un avanzado diseño con un mínimo de 10 puertas (20 en los trenes de 200 metros) y amplios vestíbulos.



En cuanto a los 28 trenes que CAF construirá para los servicios Regionales contarán con todos los elementos de confort para cubrir desplazamientos de más de 60 minutos.

Asimismo, todos ellos serán totalmente accesibles para facilitar el viaje de personas con movilidad reducida, y dispondrán de conexión wifi y zonas para bicicletas y carritos infantiles.

Con la firma de estos nuevos contratos, Renfe está contribuyendo a la generación y mantenimiento de 10.000 empleos durante el proceso de construcción de los nuevos trenes.

Además de la ocupación directa, se fomentará el empleo en empresas proveedoras de Alstom, Stadler y CAF y se generarán sinergias de conocimiento con centros de estudios para consolidar y promocionar el sector ferroviario en materia de construcción asociado a nuevas tecnologías tanto de aplicación en el propio vehículo como en las destinadas a las personas usuarias.



5. INNOVACIÓN



5. Innovación

La innovación es un aspecto estratégico para Renfe que se basa en la búsqueda de soluciones que mejoren la operación, los parámetros medioambientales y los aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales.

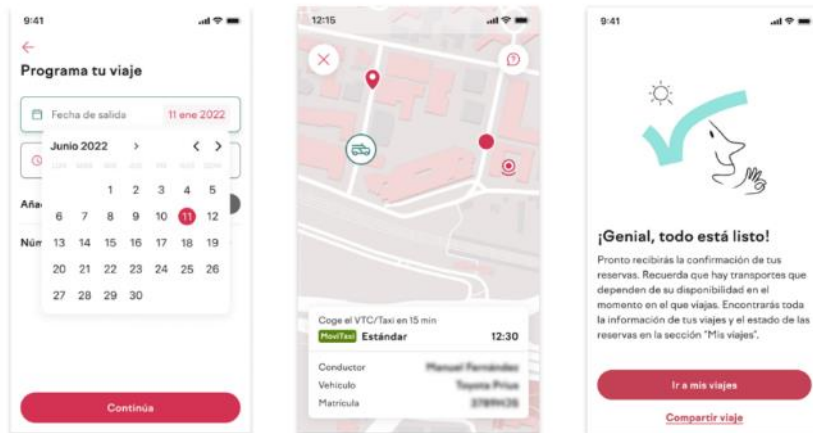
Para ello se están incorporando soluciones basadas en las herramientas digitales. Este modelo de innovación se fundamenta en diferentes programas y proyectos que se describen a continuación.

5.1. Dōcō

dōcō es la nueva plataforma integral de movilidad de Renfe que convertirá a la compañía en la primera empresa pública gestora de servicios de movilidad puerta a puerta. dōcō conecta en una única plataforma transporte público urbano e interurbano y, servicios privados y compartidos de transporte. Permite planificar, reservar y mediante un pago único disfrutar de todos los servicios que ofrece. Durante todo el proceso se acompañará al cliente y se le ofrecerá una experiencia de viaje a su medida.



Una plataforma abierta, inclusiva e integradora de las diferentes operadoras del nuevo ecosistema de la movilidad cuya implantación gradual facilitará a todas las personas sus movimientos en cualquier entorno del territorio nacional.



Su nombre nace de la unión de las primeras dos sílabas de las palabras: '¿dónde?' y '¿cómo?'. Evoca la idea de ofrecer múltiples opciones a todas las personas. Sencillo, breve y fácil de recordar, nos remite a la libertad para elegir dónde ir y cómo hacerlo, y resume la esencia de la marca: llegar a cualquier lugar, sea cual sea, de la forma más sencilla. Su logotipo se basa en formas geométricas simples y mantiene los signos de acentuación, dando personalidad a todo su ecosistema gráfico.

Las personas que deseen moverse dónde y cómo quieran con dōcō podrán hacerlo a través de esta aplicación. Solo necesitarán registrarse e introducir sus preferencias a la hora de moverse y a la hora de reservar cualquier viaje. dōcō ofrecerá las mejores rutas y combinación de modos de transporte para llegar a destino, pudiendo escoger entre las más rápidas, las más económicas o las más sostenibles. Adicionalmente, se podrá realizar el pago y/o reservas de los transportes, y recibir información sobre el viaje, todo en un mismo lugar.

Por otro lado, con el objetivo dar a conocer y acercar dōcō al mayor número de ciudadanos posibles, la nueva herramienta cuenta con su propia página web, docomobility.com, blog y redes sociales (Facebook, Twitter @docomobility, Instagram @docomobility, LinkedIn y Youtube) de esta manera, los usuarios podrán estar al día de todas las novedades e informaciones que surjan en la plataforma.

En 2022, Renfe abrió la aplicación dōcō a todos los usuarios, que podrán descargarla tanto en la App Store de Google como en la Apple Store. Esta versión permitirá viajar en tren, taxi y patinete eléctrico, ofreciendo la posibilidad de planificar, reservar, pagar y hacer seguimiento del viaje desde una misma app en todo el territorio nacional. Todo esto, gracias a la colaboración de prestadores de servicio de movilidad como Cooltra, Karhoo, Movitaxi, Reby y Bolt. Más adelante, dōcō incorporará nuevos servicios de movilidad: VTC (vehículo con conductor) y moto eléctrica.

Al tratarse de un proyecto con una escalabilidad a cinco años, está previsto el desarrollo de nuevas funcionalidades y la incorporación de nuevos partners para diversificar el servicio y mejorar la experiencia de viaje ofrecida. Todo esto dotará al sistema de movilidad nacional de un servicio accesible, inclusivo y seguro.

Además, el Centro de Competencias Digitales que Renfe tiene en Mérida será el encargado de albergar el servicio de atención al cliente de dōcō,

5.2. TrenLab

La cuarta convocatoria de TrenLab, adjudicada en 2021, atrajo a más de 60 startups interesadas en optar a cada uno de los seis retos planteados. Las startups adjudicatarias han podido desarrollar su piloto durante seis meses en 2002, y gracias a los buenos resultados obtenidos, algunas de ellas seguirán trabajando con las sociedades y áreas del grupo Renfe, acogiéndose a la nueva

modalidad introducida en esta edición, de poder acceder a un contrato de hasta un millón de euros.

Esta edición de TrenLab ha supuesto, además, un cambio en la implicación de los profesionales de Renfe en el proceso de colaboración con el ecosistema de innovación que aporta TrenLab, desde el proceso de idear los retos y la participación en los jurados de selección, hasta la involucración y coordinación de los mentores de las áreas de negocio para que el piloto demostrará valor dentro de su ámbito.

Los proyectos elegidos fueron presentados en una "Demo Day por los responsables de las startups para dar a conocer el proyecto piloto a desarrollar en colaboración con las áreas de negocio del grupo Renfe:



Desarrollo de una plataforma para el cálculo de la huella de carbono de Renfe Mercancías de una forma automatizada obteniendo un reporte de emisiones a través de la aplicación.



Generación de un modelo de conducción eficiente basado en los datos de los vehículos y de la infraestructura, teniendo como objetivo la mejora de las habilidades y formación de los maquinistas y dotando de una mayor seguridad.



Implantación de la plataforma de taller inteligente para la monitorización de trenes e instalación de hardware (sensorización, cámaras CCTV, posicionamiento de vehículos por RFID, etc.) en la base de mantenimiento de Fuencarral.



Dotación de un sistema de accesibilidad auditiva a la estación de cercanías Sol, mejorando la seguridad y accesibilidad para todos sus usuarios, y especialmente para las personas sordas o con pérdida auditiva.



Automatización del control y monitorización de la composición de trenes de mercancías antes de su salida de la terminal, a partir del despliegue en dispositivo móvil de modelos de reconocimiento basados en *Deep Learning*.



Tecnología para movilidad compartida, como *car sharing*, a través de la digitalización de la última milla. Cuando un pasajero llega en tren a su destino, puede acceder a su coche de alquiler a través de una aplicación, sin necesidad de ningún papeleo.

En el último trimestre del año se ha adjudicado la quinta convocatoria de TrenLab a la empresa Barrabez.biz, siguiendo el modelo de ediciones anteriores, pero con novedades como la introducción de unos talleres de sensibilización de diferentes temáticas y modalidades, dirigidos a los trabajadores de nuestra empresa y que pueden resultar muy interesantes para poner en práctica nuevas habilidades y conocimientos, que faciliten y mejoren la actividad laboral, y que se desarrollaran durante 2023.

Desde su inicio, TrenLab ha contado con el interés de más de 900 startups y ya ha acelerado diecisiete startups, que en conjunto han recibido en rondas de financiación una suma de más de 16,5 millones de euros y han generado 121 puestos de trabajo.

Antena de TrenLab

Renfe, el Ayuntamiento de Mataró y TecnoCampus han firmado en mayo un convenio de colaboración para poner en marcha la primera antena de TrenLab, ubicado en las instalaciones del TecnoCampus en Mataró, en un espacio habilitado exclusivamente para el desarrollo de los proyectos del programa de la Antena TrenLab

Se trata de una iniciativa dirigida a desarrollar soluciones y proyectos de innovación ferroviaria junto con miembros del ecosistema innovador (startups), para aprovechar y potenciar recursos empresariales, docentes y metodológicos de TecnoCampus.

El proyecto se articula como una prueba piloto que permitirá a Renfe la posibilidad de desarrollar una estrategia de largo alcance para ser implantada en todo el territorio, mediante una red de antenas especializadas en soluciones y tecnología aplicadas al sector de la movilidad, transporte y logística, con un fuerte carácter innovador, sostenible y claramente digital.

El Ayuntamiento de Mataró, fomentará de la integración ciudadana a esta iniciativa, con la posibilidad de crear *'living labs'* que comprometerán a la ciudadanía con las soluciones obtenidas y facilitará el desarrollo de pruebas urbanas en el municipio que favorezcan la implantación de las soluciones de movilidad creadas.

Para materializar estos objetivos se han creado cuatro premios dirigidos a proyectos emprendedores que aporten ideas y soluciones innovadoras, medioambientalmente sostenibles dentro del ámbito de movilidad, transporte de viajeros y mercancías y logística, las cuales serán desarrolladas a través de un programa de incubación y aceleración y su posterior implantación en el territorio.

Los proyectos ganadores de esta primera edición han sido los siguientes:

Cactus

Dirigido a impulsar soluciones tecnológicas, a través de dispositivos IoT, en las estaciones para ofrecer a los clientes de Renfe Cercanía más información sobre el entorno de sus desplazamientos, en tiempo real (características ambientales, ocupación de trenes...) que permita mejorar la experiencia de cliente.



Wipass es un dispositivo que tiene como objetivo conectar a las empresas con sus clientes en tiempo real. Une el espacio físico y digital mediante una experiencia conocida como “*phygital*” en la que los clientes interactúan con el espacio desde su smartphone. El usuario a través de una conexión wifi puede hacer uso de los servicios y recibir información vía *push*, ya sea turística, ofertas, tiempo de llegada, etc. sin necesidad de descargarse una app. Y, al mismo tiempo, Renfe podrá obtener información relevante sobre la experiencia, interacción y satisfacción de los viajeros una vez finaliza el servicio.



Tecnología de impresión 3D, a través del diseño y fabricación aditiva, para su adopción en el sector del mantenimiento ferroviario, como alternativa competitiva y sostenible a los métodos de fabricación tradicionales.



Esta startup propone adaptar una solución para operar flotas de vehículos ligeros y automatizados en líneas ferroviarias rurales y crear servicios de transporte a la demanda para viajeros

5.3. Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva

En octubre de 2020, el Grupo Renfe presentó el nuevo Servicio de Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva, con el que pretende dotar a la organización de los recursos necesarios para un uso estratégico de la información disponible que nos ayude a detectar oportunidades y amenazas y ser más competitivos.

Este proyecto basado en herramientas de IA ha permitido durante el 2021 obtener informes basados en fuentes seleccionadas, así como disponer de información estructurada que facilita la toma de decisiones estratégicas.

5.4. Europe's Rail Joint Undertaking

Durante el año 2022, se realizó la primera licitación de proyectos dentro del Proyecto Marco *Europe's Rail Joint Undertaking* (ERJU), antes denominado S2R.

Esta licitación estaba estructurada en 7 grandes áreas emblemáticas, de las cuales los 25 miembros fundadores presentaron propuestas únicas conjuntas de las que las 6 primeras fueron adjudicadas posteriormente el 4 de agosto de 2022.

El área nº 7, se licitó en septiembre, terminando el plazo de presentación de propuestas en diciembre de 2022, quedando pendiente de resolución de adjudicación para 2023.

La participación de Renfe en los Proyectos Emblemáticos o *Flagship Projects* es la siguiente:

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº paquetes de trabajo
FSA1+TT	MOTIONAL	Mobility ManagementMultimodal enviroMent aNd digitAl enabLers	14
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	25
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	10
FSA6	FutuRe	Future	3
FSA7	HyperLution	HyperLoop Revolution	3

Durante el mes de diciembre, ADIF, como líder de la membresía en la que participan Renfe Operadora, Ineco, y Cedex como entidades afiliadas, firmó los documentos legales que rigen la participación en los proyectos: *Grant Agreement* y *Consortium Agreement*.

5.5. Nuevos trenes refrigerados de Mercancías

Renfe Mercancías, que inició su andadura en este tipo de tráfico en 2017, comenzó a operar un tren refrigerado que transporta una carga de pescado congelado que recorrerá cada semana, con una frecuencia en cada sentido, la distancia de 1.650 kilómetros que separa los puertos de Algeciras (Cádiz) y Marín (Pontevedra).

Estos trenes, también denominados *reefer* (denominación de los contenedores frigoríficos), son trenes de mercancías que transportan su carga en dichos contenedores. El tren va equipado con dos generadores que aseguran la alimentación durante todo el recorrido, uno en uso, y el segundo preparado para ponerse en funcionamiento alternativo en caso de fallo del primero. Los vagones

van conectados al generador asegurando así una alimentación eléctrica homogénea y constante a los contenedores, que garantiza el transporte de la mercancía en óptimas condiciones.

Renfe Mercancías suma así un nuevo servicio para un cliente que ha apostado por el ferrocarril como medio de transporte para reducir su huella de carbono y ganar en rapidez y fiabilidad, aprovechando las ventajas de la intermodalidad de las terminales portuarias.

5.6. Oficina del dato

La Oficina del Dato es un proyecto conjunto para todo el Grupo Renfe. Su objetivo es generar valor a partir del análisis de los datos de la compañía, fomentando su uso en la toma de decisiones. Para ello, la Oficina del Dato trata de potenciar la analítica de negocio y el gobierno del dato como ejes principales que nos permitan acceder de forma rápida a información homogénea y sobre los que implantar criterios de calidad que mejoren los datos utilizados.

La Oficina del Dato se constituye como un órgano federado para la toma de decisiones conjuntas, formado por representantes de las Sociedades y Direcciones Generales del Grupo Renfe en los ámbitos funcionales y de sistemas.

Muchos datos no son sinónimo de mucha información. Por ello y en alineación con los objetivos del Plan Estratégico de Renfe, el análisis de los principales indicadores de negocio, el impulso en la búsqueda de patrones y el autodescubrimiento por parte de los usuarios potenciará la cultura del dato en la empresa, permitiéndonos anticiparnos a escenarios futuros.

5.7. Automatización de procesos. AutomáticaMente

La automatización de procesos ha permitido a Renfe a avanzar en la transformación digital, usando la innovación tecnológica y la aplicación de la inteligencia artificial para mejorar nuestros procesos ganando en exactitud y eficiencia.

Este proyecto consiste en automatizar tareas mecánicas y repetitivas gracias a la implementación de un algoritmo basado en la inteligencia artificial, lo que llamamos robot, liberando horas de trabajo y mejorando el proceso en tiempo y exactitud.

En 2022, se han automatizado 48 procesos, 37 están en fase de desarrollo y 28 en fase de estudio. Gracias a los 48 procesos puestos en marcha, suman más de 3.500 horas de trabajo al mes librando a los profesionales de Renfe y haciendo que los procesos sean más ágiles, más periódicos y exactos, fortaleciendo así nuestra competitividad tecnológica.

5.8. IA en el mantenimiento de trenes

Renfe formalizó un acuerdo de colaboración con Microsoft para explorar soluciones basadas en el uso de tecnologías de Inteligencia Artificial que permitirán digitalizar y optimizar las actividades de mantenimiento de trenes y material rodante, así como predecir posibles averías antes de que estas tengan lugar. El acuerdo permitirá comprobar que el uso de esta tecnología puede reducir errores y acelerar operaciones de mantenimiento complejas.

El acuerdo incluye el uso de gafas *HoloLens* y herramientas de realidad mixta para el acceso a documentación técnica y recursos formativos, así como el uso de plataformas colaborativas para facilitar la compartición de información técnica.

Con las capacidades analíticas de Azure y usando tecnologías de Internet de las cosas se pretende hacer una prueba de concepto que permita recopilar datos históricos de los trenes con el objetivo de anticipar posibles problemas y ayudar a evitar incidencias antes de que sucedan, reduciendo el tiempo de inactividad del material rodante.

El dispositivo de realidad mixta *HoloLens* proporcionará acceso completo a esquemas, documentos técnicos y a cualquier procedimiento o información adicional para realizar el diagnóstico o la intervención en el material rodante. Además, el visor holográfico permitirá a quien lleve puestas las gafas de realidad mixta ver anotaciones e instrucciones complejas sobre los equipamientos en los que está realizando una intervención. Además, permitirá conectarse con múltiples colaboradores expertos para compartir su campo de visión a distancia y obtener soporte remoto.

El empleo de estas soluciones, permitirán a los especialistas de Renfe encontrar un área de trabajo virtual sencilla de utilizar, que facilitará el trabajo en movilidad, permitiendo la gestión de proyectos, el acceso a conocimiento interno, la compartición y colaboración en documentos o el desarrollo de reuniones híbridas de un modo seguro. Asimismo, se creará un repositorio centralizado donde almacenar los artículos técnicos, de conocimiento, operacionales, así como vídeos con los diferentes procedimientos, añadiendo la capacidad de transcripción automática.

El estado de los principales hitos del proyecto es el siguiente:

- Implantada la plataforma de formación (gestión de ciberseguridad y definición de la plataforma).
- Plataforma de asistencia remota al mantenimiento. Se ha iniciado en 2022 y tiene prevista su finalización en el primer semestre de 2023.
- Suministro del kit de gafas y formación para su uso. Se ha iniciado en 2022 y está previsto realizar la formación en el mes de marzo de 2023.

5.9. Servicio de impresión 3D

En la Base de Mantenimiento Integral de Madrid se ha instalado este servicio de impresión 3D que tiene como objeto la fabricación aditiva o impresión 3D en el proceso productivo de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Mediante este servicio se da una respuesta rápida a la necesidad de piezas en el taller, como son la fabricación de componentes a partir de piezas físicas, o de planos, y la fabricación de utillaje o prototipos de utillaje para su uso en los procesos productivos.

5.10. Innovación digital en la nube

Renfe y Amazon Web Services (AWS) han formalizado un acuerdo para impulsar la innovación digital a través de la tecnología en la nube. Esta colaboración estratégica entre ambas entidades tiene como objetivo acelerar la transformación digital y llevar a cabo iniciativas que continúen mejorando el servicio a los usuarios.

Ambas empresas están ya trabajando en proyectos digitales que permitirán a Renfe avanzar hacia un modelo de plataforma integral de movilidad, que ofrezca a los clientes diversas opciones de transporte.

A través de este acuerdo ambas compañías están trabajando en iniciativas digitales para dōcō, uno de los principales proyectos estratégicos de nuestra compañía.

Esta colaboración permitirá capacitar a nuestros profesionales en tecnologías en la nube. Entre las actividades que se llevarán a cabo se incluyen seminarios y talleres con el objetivo de impulsar las competencias digitales de los profesionales de Renfe, así como apoyo en la definición e implementación de mejores prácticas en su viaje a la nube

5.11. Centro de Competencias Digitales

Renfe tiene una red de cinco Centro de Competencias Digitales (CCD) en España. La creación de estos centros forma parte de la estrategia de transformación digital, internalización y eficiencia recogida en el Plan Estratégico 2019-2023 de Renfe. Con ellos, se busca activar la eficiencia de servicios tecnológicos, acelerar la transformación digital, situar a Renfe en el conocimiento y aplicación de tecnologías digitales y contribuir al proceso de descentralización geográfica de las capacidades y recursos.

Al CCD de Miranda, especializado en gestión de aplicaciones, se suman el de Alcázar de San Juan, en el que abordan proyectos de robótica e inteligencia artificial; el de Teruel, destinado al mantenimiento de infraestructuras; y los centros de Linares y de Mérida, específicos para la atención al cliente.

En los que se refiere a la generación de empleo los CCD han incorporado en plantillas a 360 personas, contribuyendo al empleo local en localidades de baja densidad demográfica a través de las plataformas de empleo y con el apoyo de centros de enseñanzas locales, universitarios y de formación profesional. La previsión es la creación de más de 400 nuevos empleos hasta 2024.

Durante 2022, cabe destacar el trabajo realizado por los CCD:

- Desarrollo de la nueva versión de la aplicación TabTren, TabTren-Pro, indispensable para el personal de conducción, ya que centraliza en una tablet todos los documentos que necesitan los maquinistas para poder realizar sus conducciones, itinerarios y jornadas de trabajo, y los controles de seguridad en la documentación.
- Reducir en más de un 75% el tiempo dedicado a la puesta a la venta de servicios, mejorando la gestión de la venta de billetes.
- Reducir del tiempo de emisión de facturas de un 87,5%, permitiendo a los clientes recibir las facturas de sus billetes en un plazo máximo de 12 horas a partir de su solicitud, en lugar de las 96 horas anteriores.
- Identificación del 100% de las diferencias entre las circulaciones programadas y los billetes puestos a la venta, mejorando la satisfacción de los clientes y eliminando completamente las indemnizaciones por horarios mal informados y por errores en las paradas de los trenes.
- Homogeneización, estandarización y automatización de las facturas de los proveedores, reduciendo el tiempo empleado para su aprobación y el tiempo en que se hace efectivo el pago de la factura hasta en un 50%.

Además, el Centro de Competencias Digitales de Alcázar de San Juan puso en marcha un programa de igualdad de oportunidades en el empleo con el objetivo de ofrecer formación e inserción laboral a mujeres en automatización de procesos. En estos cursos aprendieron conceptos básicos sobre robótica de automatización de procesos (RPA) o desarrollos básicos con *Blueprism*. Los únicos requisitos son estar en posesión del título de bachillerato o formación profesional superior, mientras que se valora el conocimiento de informática e idiomas, preferiblemente inglés.

Futuro Centro de Competencias Digitales en Monforte de Lemos

Este Centro de Competencias Digitales estará especializado en operaciones de ciberseguridad. Renfe invertirá casi 1 millón de euros en este centro, sumándose así a los ya creados, y se enmarcan en la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico para la deslocalización de actividades para combatir la despoblación.

Está previsto que comience su actividad a finales de 2023 y que cuente, en el periodo 2023-2025, con unos 35-40 profesionales altamente capacitados y certificados. Será el primer centro de

operaciones de seguridad ferroviario especializado de estas características que existe a nivel europeo.

El nuevo CCD de Renfe en Galicia tendrá como misión detectar, analizar y corregir incidentes de ciberseguridad, utilizando las soluciones tecnológicas más avanzadas de la industria. Adicionalmente, este Centro de Operaciones de Seguridad (SOC), podrá ser la base para la creación y desarrollo de un Cluster Empresarial de Ciberseguridad aplicada al sector ferroviario europeo. El de Monforte de Lemos será un SOC ferroviario especializado en IT (*Information Technology*) + OT (*Operational Technology*) + IoT (*Internet of things*).

5.12. Placas fotovoltaicas en las bases de mantenimiento de trenes

Renfe va a implantar placas fotovoltaicas para autoconsumo sin excedentes de energía en sus principales bases de mantenimiento con objeto de optimizar su consumo eléctrico con recursos propios.

La implantación de energía fotovoltaica se llevará a cabo en las 14 bases de mantenimiento, que en su conjunto tienen un promedio de consumo anual que alcanza los 40.000 MWh/año.

La inversión global de este proyecto para el suministro e instalación de energía fotovoltaica asciende a 12 millones de euros, y cubrirá el 41% de las necesidades de energía eléctrica de estos talleres, con un ahorro de 3,8 millones de euros al año, con lo que la inversión estará totalmente amortizada en 3,1 años. Asimismo, permitirá reducir tanto el consumo energético demandado de la red como la emisión de gases de efecto invernadero.

La suma de las plantas fotovoltaicas de Renfe supone una potencia total de 11 MWp, que generarán más de 16.000 MW/h/año de energía para el consumo, lo que representa en consumo similar al de más de 4.500 hogares/año.

5.13. Descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de Mercancías

Renfe Mercancías va a destinar 122,7 millones de euros para impulsar su proyecto de descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril en España.

De la inversión global, 37,3 millones de euros, el 30% del total, procede del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que se sitúa en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), financiado por la Unión Europea NextGenerationEU.

La inversión de Renfe Mercancías permitirá la adquisición de dos tipos de vagones, plataformas de gran capacidad de carga y otras destinadas al transporte de mercancías a través de autopistas ferroviarias, así como las locomotoras eléctricas de gran capacidad de arrastre, que serán impulsadas por energía eléctrica de origen 100% renovable.

Asimismo, una cantidad de estas ayudas se destinará a la instalación de sistemas de reducción de ruido en vagones, la implementación del sistema de seguridad ERTMS en locomotoras, la digitalización y optimización de procesos y servicios en los centros de transporte de mercancías, junto con la incorporación de nuevas tecnologías para la identificación y trazabilidad del material rodante.

El objetivo de estos proyectos es llegar a un modo de transporte de mercancías dotado de los avances tecnológicos disponibles en otras áreas del sector con el fin de hacerlo más sostenible y competitivo. La adjudicación de los proyectos concretos se realizará antes de que concluya el primer semestre de este año y deberán estar concluidos antes del 31 de diciembre de 2025.

El transporte de viajeros y mercancías menos contaminante

El programa de subvenciones a empresas por parte del Gobierno se corresponde con el apoyo a un transporte sostenible y digital, con el que se pretende incrementar el peso del ferrocarril como el modo de transporte de viajeros y mercancías menos contaminante. Asimismo, está alineado con el compromiso que tiene Renfe Mercancías con sus principales clientes de mejorar de la productividad.

Para ello, la compañía está invirtiendo en la incorporación de nuevas locomotoras al parque de Renfe Mercancías, para optimizar las nuevas infraestructuras desde el momento en que se pongan en servicio, como es el caso de la variante de Pajares que, en el caso del transporte de mercancías, supondrá alcanzar una mejor eficiencia de los planes de transporte.



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Sed
 eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut
 enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris
 nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in
 reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla
 pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in

6. Internacionalización

Desde hace años en Renfe, trabaja con el objetivo de exportar nuestro know-how y talento al exterior. La entrada en nuevos mercados es un paso más en el proceso de internacionalización, uno de los pilares básicos del Plan Estratégico, el cual tiene como objetivo obtener el 10% de los ingresos de los mercados internacionales en 2028. Para conseguirlo, además de los proyectos de alta velocidad, se están analizando diferentes oportunidades en proyectos de obligación de servicio público y de servicios comerciales en otros mercados, así como oportunidades en consultoría y asesoría técnica.

6.1. Haramain

El tren de alta velocidad Haramain, que une las ciudades saudíes de La Meca y Medina a través de 448 kilómetros pasando también por la ciudad de Yeda y su aeropuerto, ha cumplido cinco años, desde que empezó a circular en pruebas, en 2017.

Coincidiendo con este aniversario, el servicio, operado por el Consorcio en el que la sucursal saudí de Renfe tiene mayoría, cerró el año con cifras récord desde el inicio de su operación comercial, con 5,6 millones de viajeros totales transportados, más de 80 servicios diarios en periodos punta y 23.500 trenes en 2022 que han recorrido más de 7 millones de kilómetros con una puntualidad que supera el 97,5%.

Tras el periodo de pruebas, el 11 de octubre de 2018 se inició la operación comercial de forma parcial y el 31 de marzo de 2021 se incorporaron todas las prestaciones, dando comienzo el plazo de 12 años (ampliables a 17) contratado por el Gobierno saudí.

El ejercicio de 2022 estuvo marcado por la reactivación de la demanda tras la pandemia por COVID-19, que obligó, por indicación de las autoridades sanitarias y como parte de las medidas que se aplicaron en el país a los diferentes medios de transporte, a suspender la operación durante un año, desde abril de 2020 hasta marzo de 2021. Desde esta fecha, el número de pasajeros ha seguido una tendencia ascendente, que ha permitido a Haramain rebasar la cifra de los 500.000 viajeros mensuales a partir de noviembre de 2022.

El incremento de la oferta incluye, asimismo, la incorporación de numerosos trenes en doble composición, y de servicios adicionales para los programas especiales de Ramadán y Hajj (semana de peregrinación mayor) para atender las necesidades de movilidad durante las fechas de mayor afluencia prevista de peregrinos entre las ciudades santas de La Meca y Medina, así como de otros planes especiales en función de los periodos vacacionales.

Mujeres maquinistas

Durante 2022, tras la obtención de las autorizaciones oportunas, comenzó la formación de las 32 mujeres saudíes seleccionadas por Renfe para ser maquinistas del tren de alta velocidad

Haramain, que une las ciudades santas de La Meca y Medina. En diciembre de 2022, y tras 1.200 horas de teoría y práctica, las primeras mujeres obtuvieron la licencia de maquinistas y comenzaron a conducir, por primera vez en la historia, un tren de alta velocidad en el *Middle East*, mientras que a lo largo del mes de febrero de 2023 se espera que todo el grupo tenga ya sus habilitaciones.

Las futuras maquinistas tienen entre 22 y 30 años, son todas de nacionalidad saudí. En el proceso de selección se inscribieron 28.000 mujeres. De ellas, más de 14.000 superaron las primeras pruebas online de aptitud. En dicho proceso se ha valorado el expediente académico, así como el nivel de inglés. A continuación, se realizaron unas pruebas de selección, así como una entrevista personal.

Tras superar los preceptivos reconocimientos médicos, las 32 mujeres seleccionadas se incorporarán a las instalaciones que el Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina tiene en el Centro de Operaciones de la línea en Yeda donde la formación, remunerada, está siendo impartida por personal íntegramente de Renfe.

Renfe y las empresas del Consorcio realizan una importante transferencia de conocimiento a la sociedad saudí. Recientemente, el gobernador de la región de *Al Qassim*, Príncipe *Faisal bin Mishaal al Saud*, y el ministro de Transportes, Saleh bin Naser al Yaser, entregaron a Renfe un reconocimiento por contribuir a la formación y certificación de centenares de profesionales ferroviarios locales.

6.2. Francia

Tras la expiración del acuerdo Renfe-SNCF en cooperación, la filial de viajeros de la operadora española ha obtenido el CSU (Certificado de Seguridad Único) de la ERA para operar en Francia en solitario. En concreto, puede hacerlo en las líneas Perpiñán-Lyon y Perpiñán-Marsella.

Gracias a este histórico paso, Renfe Viajeros puede operar por primera vez fuera de nuestras fronteras por su cuenta, y acerca la recuperación del AVE Madrid-Marsella y el AVE Barcelona-Lyon.

6.3. Tren Maya



**TREN
MAYA**
TSIIIMIN K'AAK

Durante 2022, Renfe ha continuado prestando servicios como operador sombra, dentro del consorcio formado con DB Engineering & Consulting e Ineco.



Adicionalmente, el 1 de diciembre se suscribió un contrato con la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA) para la formación de 50 maquinistas y 30 controladores de tráfico ferroviario.

6.4. Texas central



El proyecto para la línea de Alta Velocidad que unirá las ciudades de Dallas y Houston en Texas sigue su curso, y durante 2022 han continuado las tareas necesarias para su puesta en marcha.

6.5. Alta velocidad Rail Baltica



El consorcio integrado por Renfe, la empresa española de ingeniería Ineco y la alemana DB Engineering & Consulting, han sido adjudicatarias el contrato para prestar servicios como 'operador sombra' del proyecto ferroviario de altas prestaciones Rail Baltica, promovido por Estonia, Letonia y Lituania.

Rail Baltica es el proyecto ferroviario más importante que se está desarrollando en Europa, con una inversión de unos 5.800 millones de euros, cofinanciados por la Unión Europea.

El proyecto unirá las principales ciudades de los tres países mediante un tren de alta velocidad que comenzará a funcionar en 2026. Tendrá 870 kilómetros de longitud y ofrecerá servicios de pasajeros y mercancías. La infraestructura quedará conectada a la red europea TEN-T.

Como 'operador sombra', el consorcio participado por Renfe apoyará a Rail Baltica durante las fases de diseño y construcción, y será responsable de la definición de los requisitos de operación y mantenimiento.

6.6. Cappadocia Express

Renfe ha firmado el contrato para el alquiler de dos trenes de lujo al operador privado turco Sun Tren, para operar el Cappadocia Express, servicio turístico de lujo que unirá Estambul con la Capadocia. El contrato tiene dos años de duración con opción a prórroga. La colaboración entre Sun Tren, HIS Turkey (filial turca del grupo japonés HIS) y Renfe está coordinada por la Oficina de Inversiones de la Presidencia de la República de Turquía.

Cada uno de los trenes, pertenecientes a la serie VII de Talgo, cuenta con 20 coches de ejes de ancho variable *que* pueden alcanzar una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora.

Este acuerdo abre la posibilidad de que Renfe y Sun Tren negocien una colaboración a largo plazo para la operación conjunta de material rodante y, en definitiva, abre la puerta a la operación ferroviaria por parte de Renfe en Turquía, un mercado en plena expansión que cuenta con numerosos planes de desarrollo, entre ellos el mercado de la alta velocidad.

6.7. Leo Express

Renfe, a través de su participada Leo Express, ha conseguido hacerse con un contrato para operar *durante 10 años* una línea ferroviaria de 100 kilómetros en Eslovaquia, entre Bratislava, capital del país, y Komárno, en la frontera con Hungría.



Leo Express suma así este recorrido en Eslovaquia a su lista de servicios. La compañía ofrece transporte de viajeros por tren y autobús en Europa Central y opera principalmente en la ruta comercial Praga-Ostrava, así como en la región checa de Zlín. Además, realiza servicios internacionales entre la República Checa y diversas ciudades de Polonia, como Cracovia, y Eslovaquia, con Kosice.

Alquiler de 21 trenes a Eslovaquia

El Consejo de Administración de Renfe Alquiler ha aprobado la operación de arrendamiento, ligada a la prestación del servicio por parte de Leo Express, de 21 trenes Alstom Coradia a nuestra participada. De esta forma, esta sociedad 100% del Grupo Renfe inicia su primera operación internacional con el objetivo de posicionarse en este mercado de alquiler de trenes. Estas unidades permitirán a Leo Express operar el servicio Bratislava- Komárno durante los próximos 10 años. El inicio de la explotación está previsto para diciembre de 2023 y para su prestación es necesario contar con estos 21 trenes autopropulsados.

6.8. Proyectos con otros operadores ferroviarios

Comboios de Portugal

Renfe mantiene su colaboración con Comboios de Portugal (CP) para la prestación de servicios internacionales de viajeros entre los dos países.

Durante 2022, se creó una conexión garantizada entre Madrid y Lisboa mediante enlace de dos trenes en la estación de Badajoz.

La colaboración entre ambas empresas ferroviarias hace posible aprovechar las sinergias de dos servicios ya existentes para facilitar al viajero una conexión Madrid-Lisboa, vía Badajoz, incluyendo a los usuarios de estaciones intermedias, tanto de Extremadura como del otro lado de la frontera.

Los billetes se comercializan de manera independiente, si bien ambas operadoras trabajarán de manera conjunta para ofrecer en un futuro un billete único para desplazamientos entre Madrid y Lisboa.

Asimismo, Renfe mantiene los acuerdos para el alquiler a CP de diverso material rodante de viajeros, tanto para los trenes internacionales como trenes domésticos.

7. PERSONAS



7. Personas

La gestión de las personas es uno de los elementos esenciales de la estrategia del Grupo Renfe. Sus principales impactos laborales están relacionados con la calidad y estabilidad del empleo, la formación y desarrollo profesional, la atracción y retención del talento, la diversidad y la igualdad, así como la salud y seguridad laboral.

7.1. La plantilla de Renfe

El alcance de la información sobre la plantilla contempla a todas las personas que forman el Grupo Renfe, no excluyendo a ninguna de ningún apartado.

Renfe contaba a 31 de diciembre con 16.082 empleados, 15.403 en España y 679 trabajadores internacionales en diversos países del mundo donde Renfe mantiene actividad ferroviaria.

Plantilla por sexo

	Hombres			Mujeres		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Total	12.173	12.015	12.822	2.243	2.475	3.260
%	84,44%	82,92%	79,73%	15,56%	17,08%	20,27%

Plantilla por países

	2020	2021	2022
España	14.139	13.911	15.403
Arabia Saudita	268	572	671
EE. UU. (Texas)	6	4	4
Francia	1	1	-
Bélgica	1	-	1
México	1	2	3
Total	14.416	14.490	16.082

La distribución de la plantilla está formada por un 79,73% de hombres y en un 20,27% de mujeres, manteniendo un ascenso en el porcentaje de mujeres en la plantilla de alrededor de un 3% por año.

Plantilla media por sexo

	2020	2021	2022	% de variación 2022 vs 2021
Mujer	2.302	2.386	2.933	22,91
Hombre	12.581	12.198	12.697	4,09
Total	14.883	14.584	15.630	7,17

En la segmentación de la plantilla por edad se observa que el mayor número de profesionales se encuentra en el intervalo de edad comprendido por los mayores de 55 años, siendo la edad media de la plantilla de 45,63 años.

Plantilla por edad

	2020	2021	2022
< 35 años	3.006	3.497	4.281
35-55 años	4.665	4.599	5.811
> 55 años	6.745	6.394	5.990
Total	14.416	14.490	16.082

Plantilla del Grupo Renfe (EPE + Sociedades)

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
EPE Renfe Operadora	329	728	495	931	602	985
Renfe Viajeros SME, S.A.	1.510	7.844	1.572	7.586	2.219	8.117
Renfe Mercancías SME, S.A.	101	854	99	810	123	814
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	3	4	3	4	3	3
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	300	2.473	306	2.684	313	2.903
Total	2.243	11.903	2.475	12.015	3.260	12.822

Plantilla por edad y grupos profesionales

	< 35 años	35-55 años	> 55 años
Estructura de Dirección	25	499	553
Estructura de Apoyo	153	426	384
Conducción	1.920	2.258	1.472
Comercial	995	1.602	1.847
Administración y Gestión	533	216	555
Talleres	655	810	1.179
Total	4.281	5.811	5.990

Plantilla por sexo y categoría profesional

	Hombres			Mujeres		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Estructura de Dirección	714	717	770	233	264	307
Estructura de Apoyo	567	622	623	253	305	340
Conducción	5.069	4.946	5.211	267	311	439
Comercial	2.857	2.702	2.959	936	964	1.485
Administración y Gestión	658	772	756	421	499	548
Talleres	2.308	2.256	2.503	133	132	141
Total	12.173	12.015	12.822	2.243	2.475	3.260

Distribución de la Estructura de Dirección por edad y sexo

	< 35 años	35 a 55 años	> 55 años	Total
Mujer	11	217	79	307
Hombre	14	282	474	770
Total	25	499	553	1.077

Personas con discapacidad

	2021		2022	
	Número de personas	%	Número de personas	%
Mujer	34	1,37 %	39	1,20 %
Hombre	188	1,56 %	190	1,48 %
Total	222	1,53 %	229	1,42 %

La actividad desarrollada por el Grupo Renfe, en la que casi el 36% de los efectivos pertenecen al colectivo de conducción, cuyos niveles de capacidad psicofísica, establecidos en la Orden FOM 2872/2010 son muy exigentes y no posibilitan la reserva de puestos para personas con discapacidad, supone encontrarnos en el límite del cumplimiento de lo que establece la ley.

En este sentido, al concurrir causas de excepcionalidad a la obligación de incorporar en determinados colectivos y funciones personas con discapacidad, Renfe contrata con Centros Especiales de Empleo la prestación de servicios ajenos y accesorios a la actividad normal de la empresa.

Por otra parte, desde hace unos años se viene desarrollando el Plan Director de las oficinas de Renfe, acondicionado los espacios de trabajo con el objetivo de disponer de unas instalaciones completamente accesibles para todas las personas, más sostenibles y eficientes energéticamente, con reformas integrales en operaciones de agrupación de oficinas en todo el territorio, a la par que se eliminan las barreras arquitectónicas que puntualmente se ponen de manifiesto.

Distribución de la contratación

En 2022 el 92,33% de los contratos laborales en Renfe han sido indefinidos, 14.849 personas, y solo el 7,67% han sido contratos temporales, 1.233 personas.

El tipo de jornada para la gran mayoría de la plantilla es jornada completa. El número de personas trabajadoras con jornada completa es de 15.131 y 951 a tiempo parcial.

Distribución empleados por tipo de contrato, jornada y sexo

	Mujeres	Hombres
Contrato indefinido	2.778	12.071
Contrato temporal	482	751
Jornada completa	3.062	12.069
Jornada parcial	198	753

Número de personas trabajadoras por tipo de contrato

	A tiempo completo			A tiempo parcial			Total		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Indefinidos	13.336	12.950	13.898	122	923	951	13.458	13.873	14.849
Temporales	307	617	1.233	651	0	0	958	617	1.233
Total	13.643	13.567	15.131	773	923	951	14.416	14.490	16.082

Número de contratos por sexo

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Mujer	2.155	2.580	171	198	2.326	2.778	149	482	-	-	149	482
Hombre	10.795	11.318	752	753	11.547	12.071	468	751	-	-	468	751
Total	13.950	13.898	923	951	13.873	14.849	617	1.233	-	-	617	1.233

Número de contratos por edad

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
< 35 años	2.936	3.415	21	15	2.957	3.430	540	851	-	-	540	851
35-55 años	4.446	5.361	76	77	4.522	5.438	77	373	.	-	77	373
> 55 años	5.568	5.122	826	859	6.394	5.132	-	9	.	-	-	9
Total	12.950	13.898	923	951	13.873	14.849	617	1.233	.	-	617	1.233

Número de contratos por grupo profesional

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Estructura de Dirección	947	1.034	34	43	981	1.077	-	-	-	-	-	-
Estructura de Apoyo	854	903	71	59	925	962	2	1	-	-	2	1
Conducción	576	5.460	31	33	607	5.493	150	157	-	-	150	157
Comercial	3.198	3.507	463	450	3661	3.957	5	487	-	-	5	487
Administración y Gestión	701	600	110	117	811	717	460	587	-	-	460	587
Talleres	2.174	2.394	203	249	2377	2.643	-	1	-	-	-	1
Total	12.950	13.898	923	951	13.873	14.849	617	1.233	-	-	617	1.233

Solo el 7,67% de los profesionales tienen contrato temporal lo que refleja la estabilidad de la plantilla del Grupo Renfe.

Profesionales con posibilidad de acceso a la jubilación en los próximos años por grupo profesional

	Jubilación próximos 5 años		Jubilación próximos 10 años	
	2021	2022	2021	2022
Estructura de Dirección	1,77%	1,80%	3,89%	3,68%
Estructura de Apoyo	1,47%	1,34%	3,01%	2,55%
Conducción	2,48%	2,31%	13,24%	9,87%
Comercial	8,94%	7,93%	14,84%	12,51%
Administración y Gestión	2,04%	1,92%	4,44%	3,67%
Talleres	3,69%	3,67%	9,56%	7,67%

Renfe está inmersa en un programa de renovación del personal; para lo cual ha analizado los puestos y las funciones clave de cada área y Sociedad con el fin de cubrir las necesidades existentes a través del Programa de Transmisión del Conocimiento y el Programa de Reposición de Equipos.

En este año, dentro del Plan de Empleo de Renfe, se han incorporado a la compañía 2.963 personas, de las cuales 1.167 como operadores comerciales, 879 maquinistas, 502 operadores de talleres, 80 técnicos y mandos intermedios y 290 cuadros de servicios del proyecto Haramain.

Nuevas contrataciones

	2020	2021	2022
Nuevas contrataciones	1.559	1.235	2.963

Contrataciones por sexo y edad

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	546	1.228	1.774
35-55 años	371	796	1.167
> 55 años	11	11	22
Total	928	2.035	2.963

En lo que se refiere al Plan de Desvinculaciones de 2022, se han producido 678 bajas voluntarias. En cuanto al Plan de Jubilaciones Parciales 2022, han accedido 455 trabajadores.

Finalizaciones de la relación laboral

	2020	2021	2022
Desvinculaciones voluntarias	700	701	678
Jubilación	160	270	391
Finalización de contrato	201	56	189
Despido	5	9	3
Baja voluntaria	39	38	64
Fallecimiento / Incapacidad	56	67	45
Total	1.161	1.141	1.370

Finalizaciones de la relación laboral por sexo

	2020	2021	2022
Mujer	140	85	151
Hombre	1.021	1.056	1.219

Excedencias laborales

	2020	2021	2022
Excedencia a empresa participada	5	3	7
Excedencia voluntaria	2	6	16
Excedencia forzosa	4	3	2
Total	11	12	25

Despidos

Durante 2022 se han producido el despido de 3 hombres y ninguna mujer. Por categoría profesional dos personas son de conducción y una de comercial.

Despidos

		2020	2021	2022
Sexo	Mujeres	1	-	-
	Hombres	4	9	3
Edad	< 35 años	3	6	-
	35-55 años	2	1	2
	> 55 años	-	2	1
Categoría profesional	Estructura de Dirección	1	2	-
	Estructura de Apoyo	-	-	-
	Conducción	1	1	2
	Comercial	2	5	1
	Administración y Gestión	1	1	-
	Talleres	-	-	-

En Renfe la baja rotación de personal indica que las personas que trabajan en la compañía están satisfechas. La tasa de rotación de la plantilla en 2022 fue tan solo del 13,93%.

Tasa de rotación por segmento de sexo y edad

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	35,11	22,49	25,28
35-55 años	15,33	10,00	11,25
> 55 años	5,70	9,69	9,19
Total	18,56	12,87	13,93

Índice de rotación de la plantilla

	2020	2021	2022
Mujer	5,96	8,49	18,56
Hombre	5,84	8,15	12,87

Absentismo laboral

Horas	2020	2021	2022
Mujer	595.230	542.756	626.948
Hombre	2.693.243	2.137.876	2.224.095

Tasa de absentismo y jornadas perdidas

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Ratio de absentismo por accidente laboral ^(*)	1,38	1,20	1,22	1,15	0,75	0,76
Jornadas perdidas por accidente laboral ^(*)	17.128	92.081	9.591	45.794	7.260	31.799

^(*) Estos datos incluyen el absentismo generado por la COVID-19.

El tiempo medio de permanencia en Renfe es de 18,36 años. Cabe destacar que más del 39,88% llevan más de 25 años en la compañía.

Antigüedad media en Renfe

	Número
Menos de 10 años en la compañía	8.073
Entre 10 y 19 años en la compañía	1.496
Entre 20 y 29 años en la compañía	131
Entre 30 y 40 años en la compañía	4.098
Más de 40 años en la compañía	2.284

7.2. Liderazgo y talento

La gestión de las personas constituye uno de los elementos clave de la estrategia del Grupo Renfe, uno de los grupos públicos con mayores dimensiones y capital humano. Sus principales impactos laborales están relacionados con la calidad y estabilidad del empleo, la formación y desarrollo profesional, la atracción y retención del talento, la igualdad y la salud y seguridad laboral.

Durante 2022, se ha vuelto a la modalidad de trabajo presencial de la plantilla en su horario habitual, manteniendo las medidas y recomendaciones de seguridad sanitarias establecidas por el Grupo Renfe hasta llegar a una plena normalidad, siendo compatible con la modalidad de teletrabajo de la que se benefician actualmente más de 1.400 trabajadores.

Modelo de liderazgo

El liderazgo en Renfe está basado en la visión, misión valores de la compañía y regida por el Plan estratégico de Renfe 2019-2023 donde la transformación cultural es una de las 3 palancas estratégicas del Plan.

Dentro de esta transformación cultural los temas de diversidad de género, la multiculturalidad, la diversidad intergeneracional, la igualdad de oportunidad y la formación y el desarrollo profesional de sus empleados son estratégicos para la compañía.

Mentoring. Renfe Yo Te Llevo

El Programa de Mentoring “Renfe Yo Te Llevo” es una acción que conecta a profesionales seniors con otros en pleno desarrollo de su carrera para compartir experiencias, evitar la pérdida de conocimiento y estar mejor preparados para el futuro.

El objetivo principal de este proyecto, que forma parte del Plan Estratégico, es traspasar el conocimiento de áreas claves de la compañía de profesionales con una larga experiencia, a profesionales más jóvenes que puedan incorporar ese aprendizaje y esa cultura generados a lo largo de los años, de forma que puedan aplicarlo en el desarrollo de su desempeño profesional. El desarrollo del programa está focalizado en 3 áreas: operaciones ferroviarias, estrategia comercial e igualdad. Durante 2022, 104 profesionales pertenecientes a las diferentes Sociedades del Grupo han participado en los programas de estrategia comercial y operaciones ferroviarias.

Atracción del talento

El Grupo Renfe realiza una gestión de la plantilla identificando y desarrollando el talento, tanto interno como externo, asegurando las necesidades estratégicas de la compañía y el desarrollo profesional de las personas que la forman.

Asimismo, Renfe ha participado en la Feria Aula en Madrid y *Saló de l'Ensenyament* de Barcelona para promocionar nuestra oferta formativa y laboral. Los objetivos que persigue la compañía con su presencia en estas ferias son los de captar a nuevos estudiantes para futuras promociones del Curso de Maquinistas de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones de Renfe, dar a conocer el Ciclo de Grado Medio de Formación Profesional de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, impartido diversas Comunidades Autónomas en colaboración con la Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento de Renfe. De esta manera se difunde las diferentes vías de entrada a Grupo Renfe desde otros estudios o titulaciones atrayendo talento a la compañía.

También, Renfe han continuado poniendo el acento en que puestos de trabajo como los de maquinista u operador de mantenimiento no son sólo masculinos, y que cada vez más mujeres se decantan por ellos, por lo que animará a todas las estudiantes que se acerquen al stand a elegir una de estas profesiones en el futuro.

7.3. Gestión de personas

Organización del trabajo

La jornada en el Grupo Renfe, con carácter general, es de 1.536 horas, en cómputo anual, distribuidas en 213 días laborales. No obstante, en ciertos colectivos que desarrollan su jornada adscritos a un gráfico de turnos, como pueden ser el de conducción y comercial, se adecua el desarrollo de ésta en función de la producción y de la oferta comercial.

Las vacaciones anuales establecidas en Convenio Colectivo son de 35 días naturales y 6 días de asuntos propios.

Teletrabajo en Renfe

El Grupo Renfe dispone de un acuerdo que regula el trabajo a distancia en la compañía consensuando un modelo de trabajo híbrido, flexible y beneficioso, tanto para la empresa como para sus profesionales, y de acuerdo con lo establecido por la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia. El número de trabajadores acogidos al teletrabajo en 2022 asciende a 1.440 personas.

Asimismo, Renfe reconoce en su III convenio colectivo el derecho a la desconexión digital de la plantilla, como un elemento fundamental para lograr una mejor ordenación del tiempo de trabajo en aras del respeto de la vida privada, mejorar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y contribuir a la optimización de la salud laboral.

Política retributiva

El principal objetivo de la política retributiva del Grupo Renfe es retener, atraer y motivar a los profesionales de la compañía, asegurando el mantenimiento de la equidad interna y estableciendo una remuneración acorde con las mejores prácticas del mercado.

El sistema retributivo del grupo Renfe cumple, de manera transversal y completa, con la aplicación efectiva del principio de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, tal y como se recoge en la auditoria retributiva realizada, que forma parte del II Plan de Igualdad del Grupo Renfe, inscrito en el registro correspondiente.

Retribución flexible

Se trata de un sistema de compensación mediante el cual cada persona decide, voluntariamente, cómo percibe parte de su retribución salarial para adaptarla a sus necesidades personales y familiares.

La retribución flexible de Renfe incluye tarjeta de comida, tarjeta transporte, seguro de salud y ticket de guardería. En 2022, 2.277 profesionales de Renfe se han adherido a la retribución flexible alcanzando el 16,31% % de la plantilla.

Horas extraordinarias

A través de los diferentes Convenios Colectivos, la Dirección y el Comité General de Empresa han trabajado en la necesidad de reducir al mínimo imprescindible hasta llegar a su eliminación la realización de horas extraordinarias, mediante el establecimiento de sistemas de organización del trabajo que posibiliten una mejora permanente.

Así, en caso de la necesidad de realización de horas extraordinarias, los empleados podrán disfrutar de días de descanso como compensación a estas horas extra.

Brecha Salarial

Para realizar el cálculo de la retribución media del Grupo Renfe se ha tenido en cuenta toda la plantilla, excepto aquellos que están en Arabia y que no son expatriados de nuestro grupo, es decir, los nacionales de Arabia, ya que las retribuciones de estos se llevan desde la Sucursal de Renfe en Arabia Saudí (Renfe KSA).

Ahora bien, la comparativa directa entre remuneración media salarial por sexos de forma global, no puede realizarse con criterios de homogeneidad. Hay que tener en cuenta, por una parte, que los hombres tienen una antigüedad superior a las mujeres y por otra la baja representación femenina en puestos cuya retribución, por las peculiaridades funcionales de los mismos (tipo de jornada, desplazamientos, etc.), se encuentra por encima de la media de la empresa, todo ello unido a las primas de productividad que están diferenciadas en función de los centros de trabajo.

La diferencia salarial del Grupo Renfe en el año 2022 fue del 1,15%.



Remuneración

2022							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	68.722	63.012	8,31%	1077	6,95%	0,58%
Estructura de Apoyo	Técnicos	45.852	44.146	3,72%	963	6,21%	0,23%
Gestión	Mandos Intermedios	36.829	37.935	-3,00%	306	1,97%	-0,06%
	Operador Especializado	37.726	38.224	-1,32%	94	0,61%	-0,01%
	Operador	36.325	36.905	-1,60%	317	2,05%	-0,03%
Conducción	Mandos Intermedios	65.099	65.477	-0,58%	330	2,13%	-0,01%
	Maquinista Jefe de Tren	66.846	65.339	2,25%	1971	12,72%	0,29%
	Maquinista	53.368	51.404	3,68%	2101	13,56%	0,50%
	Maquinista de Entrada	39.720	40.116	-1,00%	1248	8,05%	-0,08%
Comercial	Mandos Intermedios	40.177	40.651	-1,18%	338	2,18%	-0,03%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	48.140	45.639	5,20%	176	1,14%	0,06%
	Operador Especializado	43.874	43.910	-0,08%	1671	10,78%	-0,01%
	Operador	35.741	35.328	1,15%	856	5,52%	0,06%
	Operador de Entrada	30.828	30.384	1,44%	207	1,34%	0,02%
	Operador de Ingreso	21.046	21.171	-0,59%	1196	7,72%	-0,05%
Talleres	Mandos Intermedios	44.434	54.155	-21,88%	143	0,92%	-0,20%
	Operador Especializado	42.443	45.851	-8,03%	415	2,68%	-0,22%
	Operador	38.024	37.065	2,52%	1078	6,96%	0,18%
	Operador de Entrada	34.428	33.319	3,22%	349	2,25%	0,07%
	Operador de Ingreso	23.076	23.859	-3,39%	659	4,25%	-0,14%

La retribución de la plantilla se corresponde con los salarios establecidos y publicados en las tablas salariales del Convenio Colectivo de la empresa, que establece que a igualdad de puesto y/o funciones, igualdad de salario. No obstante, la diferencia retributiva media por categorías entre ambos sexos viene determinada, entre otros factores, por la mayor antigüedad de los hombres frente a las mujeres.

(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

Remuneración

2021							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección ^(*)	Dirección	66.927	60.391	9,77%	981	7,03%	0,69%
Estructura de Apoyo	Técnicos	47.702	44.155	7,44%	927	6,64%	0,49%
Gestión	Mandos Intermedios	39.891	38.309	3,96%	356	2,55%	0,10%
	Operador Especializado	38.279	39.139	-2,25%	105	0,75%	-0,02%
	Operador	36.948	36.821	0,34%	353	2,53%	0,01%
Conducción	Mandos Intermedios	62.295	60.181	3,39%	338	2,42%	0,08%
	Maquinista Jefe de Tren	62.601	63.106	-0,81%	2.410	17,27%	-0,14%
	Maquinista	49.043	49.731	-1,40%	2.028	14,53%	-0,20%
	Maquinista de Entrada	36.392	36.504	-0,31%	403	2,89%	-0,01%
Comercial	Mandos Intermedios	44.076	41.007	6,96%	358	2,57%	0,18%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	50.196	50.682	-0,97%	196	1,40%	-0,01%
	Operador Especializado	46.375	43.505	6,19%	1.567	11,23%	0,69%
	Operador	37.778	38.195	-1,10%	823	5,90%	-0,07%
	Operador de Entrada	28.758	30.806	-7,12%	163	1,17%	-0,08%
	Operador de Ingreso	21.448	21.863	-1,93%	559	4,01%	-0,08%
Talleres	Mandos Intermedios	45.640	50.453	-10,55%	150	1,07%	-0,11%
	Operador Especializado	45.395	43.483	4,21%	384	2,75%	0,12%
	Operador	40.395	39.628	1,90%	1.228	8,80%	0,17%
	Operador de Entrada	32.599	34.679	-6,38%	217	1,55%	-0,10%
	Operador de Ingreso	24.091	23.588	2,09%	409	2,93%	0,06%

^(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

Remuneración media por grupo profesional, edad y sexo

2022												
En euros	Estructura de Dirección ^(*)		Estructura de Apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 35 años	57.576	50.814	38.637	36.921	39.882	40.395	52.384	50.423	28.267	28.840	27.830	27.335
35-55 años	68.190	61.014	45.475	45.094	40.110	38.518	57.824	53.335	41.369	35.313	33.240	37.384
> 55 años	69.209	68.603	47.045	46.802	35.892	37.059	66.405	65.891	40.914	38.473	39.157	37.111

2021												
En euros	Estructura de Dirección ^(*)		Estructura de Apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 35 años	57.689	46.941	40.578	35.543	35.802	38.768	51.042	50.026	28.804	29.082	27.079	24.376
35-55 años	64.148	57.709	44.866	44.746	38.879	36.821	58.686	56.739	39.981	33.651	34.453	37.279
> 55 años	67.569	66.394	45.564	42.833	34.804	36.003	62.635	64.474	39.181	37.888	40.401	38.530

^(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe



7.4. Formación

El Plan de Formación se constituye como una herramienta al servicio de la estrategia del Grupo, integrando las diversas líneas estratégicas con las necesidades derivadas del entorno y la situación empresarial. Tiene dos componentes sobre los que se estructura: la definición de las iniciativas de formación de cada ámbito de negocio o especialidad empresarial y el volumen de actividad asociada a esas acciones en términos de personas y horas de formación.

Tipología de los contenidos

Toda la actividad que se recoge en el Plan de Formación de Renfe forma parte de un catálogo, donde se encuentran los cursos organizados por materias y de cada materia se establecen cursos bases y específicos cuyos contenidos, objetivos, destinatarios y criterios de selección, metodología y recursos propios, están en consonancia con la materia a la que pertenecen.

La oferta de formación se plantea entorno a tres itinerarios respecto a la mayor o menor duración de la actividad: programas, cursos y jornadas.

PROGRAMAS / CURSOS / JORNADAS		
Habilidades y competencias empresariales	DESARROLLO PROGRAMA IMPULSA- ACELERA- CONSOLIDA	PROYECTOS INTERNACIONALES
Competencias ferroviarias	ESCUELAS TÉCNICAS CONDUCCIÓN, MANTENIMIENTO, OPERACIONES, SEGURIDAD FORMACIÓN PROFESIONAL DUAL, CONVENIOS, FCT	ESPECIALIZACIÓN TÉCNICA FERROCARRIL
Competencias transversales	IDIOMAS EXPERIENCIA DE CLIENTE EXPERIENCIA DE EMPLEADO FORMACIÓN DE FORMADORES	RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL TRANSFORMACIÓN DIGITAL SALUD LABORAL – PRL AUTOPROTECCIÓN

El objetivo es disponer de una oferta formativa que permita construir un catálogo en el que representar el conjunto de itinerarios de aprendizaje a nivel general, para directivos, estructura de apoyo y personal operativo. Además, este catálogo se pone a disposición del colectivo de empleados para asegurar su conocimiento y su cumplimiento en la parte de formación obligatoria: Prevención de Riesgos Laborales, Autoprotección, Seguridad Informática y "Compliance" Penal.

Principales magnitudes de formación

Horas y promedio de horas de formación por género

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Horas	52.928	525.322	132.381	1.026.211	295.476	1.308.277
Promedio de horas	23,60	43,15	53,48	85,41	90,64	102,03

Inversión en formación

	Miles de euros	2020	2021	2022
Inversión		4.645,80	6.412,19	8.451,70

Horas y promedio de horas de formación por categoría profesional

	2020		2021		2022	
	Horas	Promedio	Horas	Promedio	Horas	Promedio
Estructura Dirección	11.778	12,44	42.373	43,19	46.200	42,90
Estructura de Apoyo	17.825	21,47	54.515	58,80	47.466	49,29
Conducción	467.589	87,65	864.905	164,25	1.166.276	206,42
Comercial	43.726	11,53	66.589	18,16	180.776	40,68
Administración y Gestión	7.227	6,70	52.495	41,30	119.293	91,48
Talleres	29.995	12,29	77.715	32,54	43.742	16,54

Horas de formación por modalidad y materia

	2020	2021		2022	
	Presencial	Presencial	Online	Presencial	Online
Comercial	19.616	22.634	204	63.002	-
Fabricación y mantenimiento	25.008	58.830	-	34.945	-
Habilidades	34.475	105.345	47.586	61.284	52.011
Seguridad Integral	499.151	851.454	468	1.246.434	40.740
Proyectos internacionales	-	72.071	-	105.337	-
Total	578.250	1.110.334	48.258	1.511.002	92.751

Formación en idiomas. Número de profesionales

	One-to-one,	Presencial / virtual	Telefónica	E-learning	Total
Inglés	9	157	153	295	614
Frances	-	12	6	39	57
Alemán	-	-	-	6	6

Formación en salud y prevención

	2021		2022	
	Participantes	Horas	Participantes	Horas
Formación Continua	1.306	7.941	2.133	14.078
Formación Inicial	777	4.365	2.157	10.495
Formación Coyuntural	53	212	56	273
Formación on Line ^(*)	36	141	1.273	33.098
Total	2.172	12.659	5.619	57.944

(*) Formación en prevención de riesgos laborales del teletrabajo.

Campus Virtual Renfe

En 2022 se ha puesto en marcha la nueva plataforma de formación online Campus Virtual Renfe. Esta plataforma permite gestionar todos los cursos y acciones de aprendizaje online y mejorar la oferta formativa disponible para los profesionales del Grupo Renfe.

La puesta en marcha de la plataforma de formación online Campus Virtual Renfe forma parte del Plan Estratégico del Grupo Renfe, que se basa en la transformación digital como uno de sus pilares clave y fija la promoción de la formación como uno de los cinco objetivos principales.

Avanzando en dicha transformación digital de la compañía, nuestro objetivo fundamental es nutrir de contenido el Campus Virtual Renfe, así como, de hacer partícipes a todos los trabajadores del Grupo de crear una Cultura de la Formación dentro de la empresa.

Dispondremos de un amplio catálogo de cursos online sobre habilidades transversales, cuya publicación ha arrancado con 12 cursos dirigidos al colectivo de los "jefes inmediatos o managers", que son todos aquellos que tienen personal funcionalmente adscrito. Durante el 2023 se irá ampliando progresivamente la disponibilidad de cursos a toda la plantilla, con un planteamiento de acceso libre y voluntario a los mismos hasta completar 100 cursos. Estos cursos de "mercado" se van a complementar con cursos online contruidos a medida sobre

nuestro conocimiento experto ferroviario (fundamentalmente en los ámbitos de Conducción, Seguridad Integral, Comercial y Mantenimiento de Material) vinculado, sobre todo, a la formación específica de los negocios. Para acometer esta labor, se está trabajando en la adjudicación de este servicio, a un proveedor especializado que nos permita adaptar todos los contenidos a este formato.

Lo que ya es una realidad, es el nuevo entorno de aprendizaje colaborativo SocialForm, que permitirá a los profesionales del grupo compartir sus conocimientos y experiencias en los distintos grupos de expertos, y donde se podrán utilizar todo tipo de recursos: videos, píldoras formativas, documentación, normativa, etc., generados por los participantes. El primer grupo está formado por gestores de Formación de Successfactors y Fundae, y ya tenemos planificada la creación del entorno de 50 nuevos grupos en el primer semestre del 2023 (Experiencia de Cliente, Formación de Formadores, Mantenimiento de Material, etc.)

Experiencia de cliente

El Programa de Formación en Experiencia de Cliente, es un ambicioso plan formativo, dirigido a todo el equipo directivo de la compañía y a diferentes perfiles profesionales, que tiene como objetivo crear una cultura de experiencia de cliente transversal a todas las áreas del Grupo, cumpliendo uno de los pilares de nuestro Plan Estratégico: poner al cliente en el centro de nuestra actividad.

En el año 2022 se han impartido 23.203 horas de formación entre 1.162 asistentes totales por la Escuela de Organización Industrial (EOI).

La formación en Experiencia de cliente se estructura en tres programas: estrategia, expertos y formadores, configurando una formación a medida que combina metodologías presencial, mixta y virtual.

- Programa de Estrategia en Experiencia de Cliente, que imparte una visión global y estratégica, y está dirigido a los responsables de direcciones, áreas y negocios, vinculados o no vinculados directamente con la prestación de servicios a clientes.
- Programa de Experto en Experiencia de Cliente, que formará a directivos especializados.
- Programa para Formación de Formadores en Experiencia de Cliente.

Para seguir con esta formación en 2023, hemos licitado la continuación de este programa y un nuevo Programa de Formación en Experiencia de empleado, dirigido a perfiles de dirección y gestión de personas, con mayor enfoque en el área de Recursos Humanos.

Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones

La Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones (ETPCO), como Centro Homologado de Formación de personal ferroviario del Grupo Renfe, en el ámbito de sus competencias, desarrolla durante el año los programas de formación de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, a

partir de los contenidos establecidos por sus responsables de seguridad, supervisando la formación impartida referente a los títulos habilitantes y reciclajes del personal de conducción del Grupo Renfe.

De manera destacable se encuentra la formación para conseguir la certificación de maquinista que permite la conducción de trenes en la Red Ferroviaria de Interés General impartida por la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones, siendo necesarias al menos 1.150 horas para poder optar a dicha cualificación. Estos cursos permiten a los aspirantes presentarse a los exámenes convocados por la AESF para la obtención de la licencia de maquinista y el diploma de conducción. Tras superar estas pruebas, los aspirantes pueden participar en los procesos de selección de personal de conducción que realiza el Grupo Renfe u otras empresas ferroviarias del sector. Durante 2022, ha finalizado la 14ª promoción de aspirantes a maquinistas con 300 alumnos. Este mismo año se inició la 15ª promoción, donde se matricularon 306 alumnos. A finales de diciembre comenzó el proceso de matriculación de la 16ª promoción, con 305 plazas disponibles.

En línea con el Plan Estratégico en materia de transformación digital, la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones está llevando a cabo el proceso de actualización parcial de la red de simuladores de conducción, incorporando diversas funcionalidades y mejoras tecnológicas. Se ha realizado un nuevo catálogo de ejercicios incorporando situaciones basadas en el Retorno de la Experiencia y se continúa trabajando sobre modelos formativos digitales de apoyo a la formación.

Relacionado con las competencias de la ETPCO, contamos con la formación instruida a personal de entidades ferroviarias y alumnos de centros de formación externos al Grupo Renfe, como Continental Rail, Ilsa, Cetren, CeFF, Medway, Adif... con más de 350 alumnos formados. La formación ofertada a entidades externas está supeditada a los recursos disponibles del Grupo.

En cuanto al proceso de Internacionalización en el que se encuentra inmerso la compañía, la Escuela Técnica colabora ofreciendo soporte en los procesos de formación de los proyectos internacionales. En el mes de diciembre de 2022 se ha comenzado la formación del primer grupo de 25 maquinistas para el proyecto Tren Maya. Hay que tener en cuenta que para 2028 el Grupo tiene como objetivo que el 10% del total de ingresos provenga de proyectos internacionales.

Formación Profesional dual y Formación en Centros de trabajos (FCT)

Renfe colabora desde el 2013 de forma activa con el sistema educativo en la implantación del Ciclo Formativo de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, impartido en modalidad Dual (prácticas remuneradas) y Ordinaria (prácticas no remuneradas FCT), así como en la realización de prácticas no remuneradas (FCT) de otros módulos formativos.

Renfe dispone de Convenios de colaboración en Cataluña, Castilla y León, Andalucía y Madrid para la implantación del Título de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario. El ciclo se imparte

en un total de 7 centros (5 públicos y 2 privados), desde donde acude parte de su alumnado a realizar prácticas a nuestras instalaciones.

Toda esta actividad se desarrolla a través de la ETPM (Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento) con la que colaboramos estrechamente

En 2022 se han renovado los Convenios con Cataluña, Castilla y León y Andalucía para las próximas 3 promociones y se ha puesto en marcha este ciclo en Miranda de Ebro.

Por otro lado, también colaboramos con el sistema educativo en la Formación en Centros de Trabajo (prácticas no renumeradas) de alumnos/as procedentes de varias titulaciones.

Con un total de 51 alumnos/as, 32 de FP DUAL y 19 procedentes de FP FCT, Renfe ha mostrado su compromiso con el impulso de la formación técnica profesional.

Jornadas de acogida de los nuevos empleados

Durante todo el año 2022 se han organizado un total de 15 acogidas, estando 11 de ellas dirigidas a 1.119 Becarios de diferentes colectivos: Conducción (534), Comercial (375) y Fabricación y Mantenimiento (210); y las 4 restantes a los 138 nuevos empleados de Estructura de Apoyo y Dirección. Estas acciones de bienvenida al Grupo Renfe han continuado con las acciones de formación obligatorias definidas por cada área de actividad.

7.5. Diálogo social

Las relaciones laborales en Renfe están basadas en el diálogo y el encuentro con la representación sindical de los trabajadores a través de diversas comisiones, grupos de trabajo y mesas técnicas que existen.

Representación de la plantilla

El Comité General del Grupo Renfe es el interlocutor válido para el tratamiento de temas de carácter general y de la negociación colectiva. Está formado por 13 titulares y 8 suplentes, distribuidos proporcionalmente según los miembros de comité obtenidos en el último proceso electoral. Tiene 4 representantes SEMAF, 3 CCOO, 3 UGT, 2 CGT Y 1 SF-Intersindical.

Cabe destacar, que la plantilla de Renfe está representada en el Consejo de Administración de la compañía con un representante por SEMAF, CCOO y UGT, las organizaciones sindicales más representativas.

III Convenio Colectivo del Grupo Renfe

En 2022 se ha firmado un preacuerdo de III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, para los próximos tres años, que está pendiente de la autorización administrativa correspondiente.

Este Convenio quiere poner el foco en aspectos donde se establece la subida salarial anual, la mejora de los estándares de calidad formativos, con la creación del 'maquinista instructor', y en la mejora de aspectos relacionados con la reducción de la jornada en su cómputo anual.

Empleados en Convenio Colectivo

	2020		2021		2022	
	Empleados	%	Empleados	%	Empleados	%
Incluidos en Convenio	13.469	93,43	13.509	93,23	15.005	93,30
Excluidos del Convenios	947	6,57	981	6,77	1.077	6,70

7.6. Clima Laboral

Voz en on

Es un proyecto cuyo propósito principal es escuchar y dar voz a los profesionales del Grupo Renfe para conocer su experiencia y expectativas en el momento de cambio que vive nuestra empresa.

Más de 1.000 profesionales del Grupo han participado en diversas sesiones donde han compartido ideas, opiniones y experiencias sobre diferentes temas relacionados con la organización.

Mediante estas sesiones se ha obtenido el índice de satisfacción en 2022 del Grupo Renfe y la compañía ha desarrollado un Plan de Acción que tiene como objetivo mejorar los indicadores y datos obtenidos en el estudio de compromiso y dar respuesta al proyecto de transformación cultural recogido en el Plan Estratégico de Renfe.

Diversidad

Para ello se pretende potenciar la diversidad de género, la multiculturalidad y la diversidad intergeneracional en el Grupo Renfe, con el objetivo de garantizar la igualdad de oportunidades tanto en el acceso como en el desarrollo profesional en la empresa, incrementar la presencia y promoción de mujeres, favorecer la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones para frenar la brecha generacional y evitar que este conocimiento se pierda.



II Plan de igualdad

Este plan, que engloba a la totalidad de su plantilla y tiene una vigencia temporal de cuatro años, incluye la aplicación de acciones y medidas en todas las Sociedades que conforman el Grupo Renfe y ámbitos geográficos donde las diferentes empresas del Grupo operan.

Las áreas de acción son el acceso al Grupo Renfe, condiciones de trabajo y carrera profesional, formación, comunicación y sensibilización, lenguaje e imagen no sexista, tiempo de trabajo, conciliación y corresponsabilidad, retribuciones, salud laboral y prevención de riesgos laborales, y violencia de género.

Además, el plan es un documento dinámico, participativo, flexible y abierto a posibles cambios en la medida que se detecten necesidades en el seguimiento y evaluación de las medidas aplicadas. Para ello, se ha creado el Observatorio de Igualdad de Género, cuya finalidad será la de detectar, analizar y proponer mejoras para corregir situaciones de desigualdad entre hombres y mujeres en la empresa.

Protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral

Este protocolo, se aplica a todos los profesionales del Grupo Renfe y tiene por objeto prevenir y eliminar las situaciones constitutivas de acoso, a través del procedimiento de actuación que se sigue ante este tipo de situaciones. Además, se informa sobre este protocolo a las empresas concurrentes contratadas por Renfe que desarrollen su actividad en los centros de trabajo de la compañía.

Se trata de un procedimiento ágil y rápido, que consta de varias fases, está basado en la objetividad de los hechos denunciados y en la especial protección que se presta a la intimidad, confidencialidad y dignidad de todas las personas implicadas.

Este protocolo está publicado en la intranet de la compañía para su conocimiento por todos los profesionales del Grupo Renfe. Además, las personas que se incorporan a trabajar en Renfe, en sus jornadas de acogida, reciben formación sobre este protocolo de acoso.

Cabe destacar que, durante la vigencia del II Plan de Igualdad, se revisará y actualizará este protocolo, para adaptarlo y adecuarlo a la realidad actual, con la finalidad de erradicar las situaciones de violencia.

En el año 2022 no se han realizado denuncias sobre casos de acoso sexual, acoso moral, y acoso por razón de sexo.

Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe

El Observatorio de Igualdad de Género del Grupo Renfe, grupo de trabajo técnico de apoyo a la Mesa de Igualdad, ha elaborado una Guía de Comunicación Inclusiva que va a servir de referencia para la utilización de un lenguaje inclusivo y no sexista.

Avanzar en la implantación de una comunicación inclusiva mediante la utilización de un lenguaje e imagen no sexista va a permitir a la compañía visibilizar a las mujeres en los textos e imágenes de la empresa, sin contenidos estereotipados.



La utilización de un sistema de comunicación inclusiva es determinante para:

- Mostrar una imagen coherente con el compromiso con la igualdad de oportunidades en la empresa.
- Visibilizar la presencia y participación de mujeres en la empresa.
- Sensibilizar en igualdad, tanto en la empresa como hacia el exterior.
- Promover la reflexión, sirviendo como modelo de expresión verbal y escrita.
- Contribuir al desarrollo de la sociedad como parte de la Responsabilidad Social Empresarial.

Red de mujeres



Esta red es una iniciativa abierta al conjunto de la plantilla y quiere nutrirse de las aportaciones, dando el protagonismo a las personas que la conforman.

Esta red nace para favorecer el intercambio de experiencias entre las mujeres y hombres que forman parte de la empresa, promocionar el talento femenino y derribar los estereotipos de género asociados a la actividad ferroviaria y a determinadas profesiones.

A partir de las actividades que se desarrollen por parte de esta Red, se pretende avanzar en los siguientes objetivos:

- Contribuir a la visibilidad y participación de las mujeres en la vida profesional de la empresa mediante proyectos que pongan en valor sus competencias.
- Empoderar a la mujer de Renfe y destacar su contribución al valor de la empresa.
- Fomentar las profesiones de Renfe entre las nuevas generaciones de niñas y jóvenes.
- Impulsar el cambio cultural en favor de la igualdad entre mujeres y hombres de forma inclusiva y en beneficio del desarrollo social y económico común.

Conciliación de la vida profesional, personal y familiar

Cabe destacar en 2022, en el III convenio Colectivo, la regulación del procedimiento para el uso de la bolsa horaria del 5% de la jornada anual para la adopción de medidas de conciliación para el cuidado y atención de mayores, personas con discapacidad e hijos menores. Asimismo, también se regula que permiso por cuidado del menor lactante. Estas acciones se complementan con las ya existentes de la Normativa Laboral del Grupo:

- Horario Flexible.
- Posibilidad de elección de turnos.
- Jornada continuada.
- Preferencia en la elaboración de los calendarios vacacionales.
- Teletrabajo.
- Reserva del puesto de trabajo para las excedencias por cuidado de personas dependientes.
- Reproducción Asistida: Licencia no retribuida de 6 días naturales consecutivos en caso de someterse a técnicas de reproducción asistida que no conlleven situación de incapacidad temporal.

Excedencias laborales

	2020	2021	2022
Excedencia cuidados familiares	8	6	10
Excedencia maternidad / paternidad	6	7	9
Total	14	13	19

Beneficios Sociales

El programa de beneficios sociales de Renfe contribuye a aumentar el bienestar sociolaboral de la plantilla. Los profesionales de Renfe y sus familias pudieron disfrutar de la reducción en el precio de los billetes de tren; campañas de salud y medicina preventiva; ayudas económicas para gastos ópticos, auditivos, logopedia, odontológicos, fisioterapia, etc.; además de disponer de un seguro colectivo de vida y accidente; la posibilidad de obtener anticipos sin intereses y/o ayudas por hijos con discapacidad cognitiva, etc., entre otras.



7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable

La prevención de riesgos laborales está integrada en sus procesos técnicos, en su organización y en sus condiciones de trabajo, incluyendo la modalidad del trabajo a distancia, de todos los profesionales del Grupo Renfe.

Indicadores de accidentes laborales

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Frecuencia (con baja) ^(*)	12,71	12,53	13,64	16,91	9,83	16,17
	12,55		16,37		14,75	

^(*) N° de accidentes de trabajo con baja (no in itinere) / N° de horas trabajadas x 1.000.000.

	2020		2021		2022	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Mujeres	Hombres
Gravedad ^(*)	0,66	0,77	0,76	0,61	0,60	0,76
	0,68		0,73		0,73	

^(*) N° de jornadas perdidas por accidente de trabajo (no in itinere) / horas trabajadas x 1.000.

Enfermedades profesionales y accidentes laborales

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Enfermedades profesionales	2	7	1	8	1	4
Total	9		9		5	
Accidentes laborales	85	622	91	631	83	632
Total	707		722		715	
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	-	2	-	-	-	-
Total	2		-		-	

Prevención de riesgos laborales

El Plan de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) es la herramienta principal en esta materia, junto con la realización de las evaluaciones de riesgos y la planificación preventiva que resulte de la citada evaluación. En 2022 se ha publicado la quinta edición de dicho plan, impulsando de esta forma la cultura preventiva y la integración de la PRL en el conjunto del Grupo Renfe. Esta nueva edición recoge la nueva configuración del Servicio de Prevención Mancomunado, tras la integración de los miembros del Servicio de Prevención de la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento en la Entidad Pública Empresarial.

Este plan fue objeto de consulta y participación con la representación legal de los trabajadores que, además de cumplir con lo previsto legalmente en este aspecto, contribuye a enriquecer su contenido de manera transversal. Hay que destacar que fue aprobado por todas las organizaciones sindicales en el seno del Comité General de Seguridad y Salud del Grupo Renfe.

Auditoría Legal del Sistema de Gestión de PRL

Durante el año 2022 se ha llevado a cabo la auditoría reglamentaria del sistema de gestión documental del Grupo Renfe. Durante la auditoría se han realizado un total de 23 visitas a centros de trabajo con diversidad de actividades, concurrencia de empresas contratistas y número de trabajadores. El equipo auditor ha emitido un informe del sistema de gestión de la prevención por cada una de las 4 Sociedades y la Entidad Pública Empresarial, donde se analiza el estado actual

de la integración de la prevención de riesgos laborales en la empresa, así como, las fortalezas y oportunidades de mejora para poder avanzar aún más en esta materia.

Programa de Apoyo al Empleado (PAE)

En Renfe nos preocupamos por el bienestar psicológico y emocional de nuestros empleados y empleadas. Por eso, la compañía ha puesto a disposición de todos los profesionales una nueva plataforma de escucha y apoyo psicológico para ayudar a entrenar las cuatro áreas del bienestar: psicoemocional, familia, deporte y social. Esta nueva plataforma es gratuita, anónima y confidencial de apoyo al empleado que buscan cuidar de su bienestar psicológico sintiéndose bien en cada momento y ayudándole a mantener un cerebro positivo.

También, está a su disposición un número de teléfono gratuito al que pueden llamar a cualquier hora los siete días de la semana en caso de necesitar asistencia psicológica.

Salud para empleados

Las campañas de medicina preventiva del Grupo tienen como objetivo prevenir ante ciertas enfermedades o patologías a todos los profesionales del Grupo Renfe.

En 2022, a las seis campañas de prevención ya existentes, se ha sumado la de salud dermatológica para detección y diagnóstico de lesiones precancerosas y cancerosas de la piel.

Campañas de salud para empleados

	2020 ^(*)	2021	2022
Colorrectal	129	410	386
Oftalmológica	417	582	705
Ginecológica	111	275	318
Salud ósea	189	264	299
Cardiología	270	601	545
Urología	346	571	556
Vacunación Antigripal	1405	1.420	1.183
Dermatológica	-	-	530
Total	2.867	4.123	4.523

^(*) Las campañas de salud se vieron afectadas por las medidas adoptadas para hacer frente a la pandemia.

Asimismo, este año se han desarrollado diversas jornadas de Bienestar físico y emocional para la plantilla del Grupo Renfe con el objetivo de mejorar su inteligencia emocional, promover buenos hábitos de alimentación, descanso y actividad física, incluyendo la práctica de ejercicios de estiramientos para favorecer una adecuada higiene postural, uniendo así la parte física y la psicológica. La continuidad de estos cursos se ha visto reforzada con la impartición de talleres de espalda y relajación, con los que se pretende educar en la adopción de hábitos de higiene postural saludable, que ayuden a prevenir la aparición de posibles patologías.



8. SOSTENIBILIDAD EMPRESARIAL



8. Sostenibilidad empresarial (ASG)

Renfe entiende la Sostenibilidad Empresarial como la responsabilidad que le corresponde por el impacto de su actividad en la sociedad.

Para cumplir con esta responsabilidad, Renfe integra las preocupaciones sociales, medioambientales, éticas, sobre derechos humanos y de los grupos de interés en su negocio diario y en las relaciones con ellos.

En el caso particular de Renfe, esta Sostenibilidad Empresarial está acoplada a un eje fundamental de su estrategia: su crecimiento.

8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma

El transporte (movilidad y logística) es el sector económico que genera más gases de efecto invernadero, con un 27% del total de las emisiones de la UE (29% en España), poniendo en cuestión los objetivos globales de reducción de Emisiones de Efecto Invernadero (GEI) en la Unión Europea.

El primer objetivo empresarial y ambiental de Renfe es sumar más clientes a una movilidad y una logística sostenible nucleada por el tren, mediante un esfuerzo de gestión, de innovación, de digitalización, permitiéndoles reducir su huella particular de carbono, su impacto ambiental, y aumentar la sostenibilidad de sus desplazamientos y de sus negocios sin menoscabo de la naturaleza, sino todo lo contrario.

El Grupo Renfe asume los objetivos climáticos establecidos por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) en 2019:

- Reconociendo la importancia crítica de tomar medidas inmediatas para un futuro más sostenible.
- Reconociendo el papel central de los ferrocarriles en la lucha contra el cambio climático.

Como miembro de la comunidad mundial de operadores ferroviarios y administradores de infraestructura se compromete a asumir un papel de liderazgo en las acciones para mitigar el cambio climático, reduciendo la huella de carbono de la empresa y apoyando el cambio hacia un equilibrio de modos de transporte más sostenible.

Para lograr esto está comprometida a:

1. Reducir el consumo específico de energía y las emisiones de CO₂ de la empresa respecto a 1990, y con ello contribuir al “Desafío del Transporte Ferroviario Bajo en Carbono” de la UIC, presentado en 2014 en la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, y al Compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria de UIC, firmado en 2019;
2. Neutralidad de carbono en 2050;
3. Contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

El cumplimiento del objetivo climático del Grupo se hace mediante el seguimiento de la intensidad de Carbono de su energía de tracción, según se recoge en la Ficha 330 de UIC.

El propósito durante este ejercicio ha sido fortalecer su línea estratégica: priorizar e incrementar el consumo de la energía limpia, con electricidad ciento por ciento renovable, usada con la mayor eficiencia, recuperando e incluso mejorando cifras anteriores a la pandemia. En 2022 el Grupo Renfe generó 4,77 gramos de CO₂ por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de la historia de Renfe con una reducción del 89,33% respecto a 1990, año de cómputo de Kioto, superando muy ampliamente el objetivo intermedio de UIC para 2030 de una reducción del 55% respecto al mismo año.

Renfe también avanzó en su eficiencia energética al revertir la tendencia creciente generada por la crisis COVID, alcanzando también un consumo mínimo récord por unidad transportada de 92,64 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente en este informe por primera vez, siguen las mismas tendencias.

La flota de trenes pertenecientes a Renfe configura el sistema de transporte de viajeros y mercancías que menos energía consume por unidad transportada. Con niveles mínimos de emisiones de CO₂, contribuyendo también a reducir la contaminación local en las áreas urbanas. Al mismo tiempo, Renfe ha invertido en disminuir el impacto acústico de sus trenes para evitar alteraciones en entornos naturales y urbanos.

Con tan bajas emisiones unitarias, Renfe se ha convertido para sus clientes en un Proveedor de Sostenibilidad, en línea con las orientaciones del Pacto Verde Europeo.

La actividad del Grupo Renfe, según establece la normativa europea, contribuye de forma sustancial a la mitigación del Cambio Climático, sin causar perjuicio significativo a los demás objetivos ambientales de la UE.

Según está definido en las Finanzas Sostenibles europeas, Renfe realiza actividades económicas alineadas con la Taxonomía ambiental de la Unión Europea (Cambio Climático, actividades 6.1, 6.2, 6.3), con una contribución sostenible directa del 99,68 % de su volumen de actividad principal (movilidad y logística) ligada a tales objetivos.

8.2. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales.

Renfe está comprometida en desarrollar los instrumentos de gestión que rebajen, e incluso eliminen, los actuales riesgos energéticos y ambientales corporativos.

Para lograrlo, inició en 2022 dos acciones estratégicas: Diagnóstico Ambiental del Grupo y Auditoría energética, que se cerrarán en el primer semestre de 2023.

También se han identificado los riesgos generales-empresariales inherentes al proceso de gestión ambiental del Grupo, dentro del proceso de evaluación periódica que se realiza por el Sistema de

Gestión de Riesgos Generales-Empresariales, no superándose los riesgos ambientales típicos del negocio.

Provisiones y garantías por riesgos ambientales

El Grupo Renfe cuenta con una doble cobertura específica en relación con sus riesgos ambientales:

- Seguro de Responsabilidad Ambiental. De carácter voluntario. Aseguradora Liberty Mutual Insurance Europe Limited, con un límite de indemnización de 21 millones de euros.
- Seguro de Responsabilidad Civil General (Cobertura de responsabilidad civil por contaminación accidental y repentina). Aseguradora QBE Europe SA/NV, con un límite de indemnización de 100 millones de euros.

Política y Compromiso Ambiental del Grupo Renfe

Esta política se basa en tres ejes fundamentales:

Compromiso	Acciones realizadas en 2022	% de mejora
La plena adecuación ambiental de la operación ferroviaria mediante el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.	▪ Realización de la primera parte del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe.	70%
	▪ Realización de Auditoría Energética del Grupo Renfe, para energía de tracción y para energía de usos distintos de tracción, superando los niveles de exigencia de la normativa vigente.	60%
	▪ Preparación de la revisión del Plan Estratégico de Descarbonización y Eficiencia energética para 2023.	30%
La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.	▪ Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, expresando la ventaja competitiva de una empresa Sostenible.	95%
	▪ Participación en Jornadas, y Congresos en el mismo sentido. CONAMA 2022.	100%
La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.	▪ La relación con Adif es continua. En este año, los principales asuntos abordados han estado relacionados con la eliminación de los grafitis, la solución de problemas generados por contaminación acústica y la prevención de incendios a lo largo de la vía.	95%

El compromiso ambiental de Renfe plasma las obligaciones y compromisos que adquiere con el medio ambiente y su entorno social, con el desarrollo sostenible.

Así en 2022 ha implementado las siguientes acciones:

Compromiso ambiental	Acciones realizadas en 2022	% de mejora
Establecer públicamente, y por escrito, sus compromisos ambientales.	▪ Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, expresando la ventaja competitiva de una empresa Sostenible.	55%
Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá incluso del escrupuloso cumplimiento de la normativa ambiental vigente por parte de Renfe.	▪ La realización de la primera parte del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe y la Realización de Auditoría energética del Grupo Renfe, van mucho más allá del mero cumplimiento legal, articulando numerosos compromisos voluntarios.	100%
Desarrollar los instrumentos de gestión más adecuados para reducir, e incluso eliminar, dichos impactos ambientales, mediante la dotación adecuada de los medios y procedimientos internos necesarios.	▪ El Objetivo de la realización de Auditoría energética del Grupo Renfe, es dotarla de un único y robusto Sistema de Gestión Energético.	15%
	▪ El Objetivo de la realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe, es dotarla de un único y robusto Sistema de Gestión Ambiental.	70%
Establecer cauces adecuados para la participación de las partes interesadas en la gestión ambiental de Renfe.	▪ El Grupo Renfe cumple, de forma pulcra, las obligaciones comunitarias en materia de información ambiental, emitiendo anualmente un informe.	100%
	▪ De manera muy proactiva, desde hace casi dos décadas, mantiene un Grupo de Trabajo con la RLT para abordar y discutir estos asuntos.	100%
Comprobar la eficacia de su gestión ambiental mediante el control de su implementación y cumplimiento, y mediante su actualización y adaptación permanente a las demandas de la sociedad.	▪ El Grupo Renfe apuesta por el uso de normas de referencia universalmente adaptadas como ISO, tanto en su gestión ambiental como energética	100%
	▪ Mediante la StartUp Greemko, el Grupo Renfe, pudo ofrecer a sus clientes internos y externos (Mercancías) el Alcance 3 de sus emisiones de carbono	55%

Avance del Diagnóstico Ambiental (2022-2023)

Con el objetivo de que el Grupo Renfe cuente con un único Sistema de Gestión Ambiental avanzado a corto-medio plazo, el Diagnóstico Ambiental avanza una propuesta prioritaria de actuaciones:

Acciones de tipo organizativo:

- Avanzar en la concreción de los objetivos ambientales del Plan Estratégico del Grupo Renfe (mejora del desempeño ambiental, elaboración de objetivos ambientales, optimización del PDEE, etc.)
- Consolidación de un Programa de Medidas urgentes de adecuación normativa para todo el Grupo.
- Orientación a las participadas hacia el mismo tipo de Sistema de Gestión Ambiental
- Obligación de las subcontratas de acogerse al Sistema de Gestión Ambiental del Grupo Renfe en los pliegos de las licitaciones
- Refuerzo del organigrama y de personal ambiental adecuado
- Ficha ambiental de cada instalación

Acciones de tipo operativo:

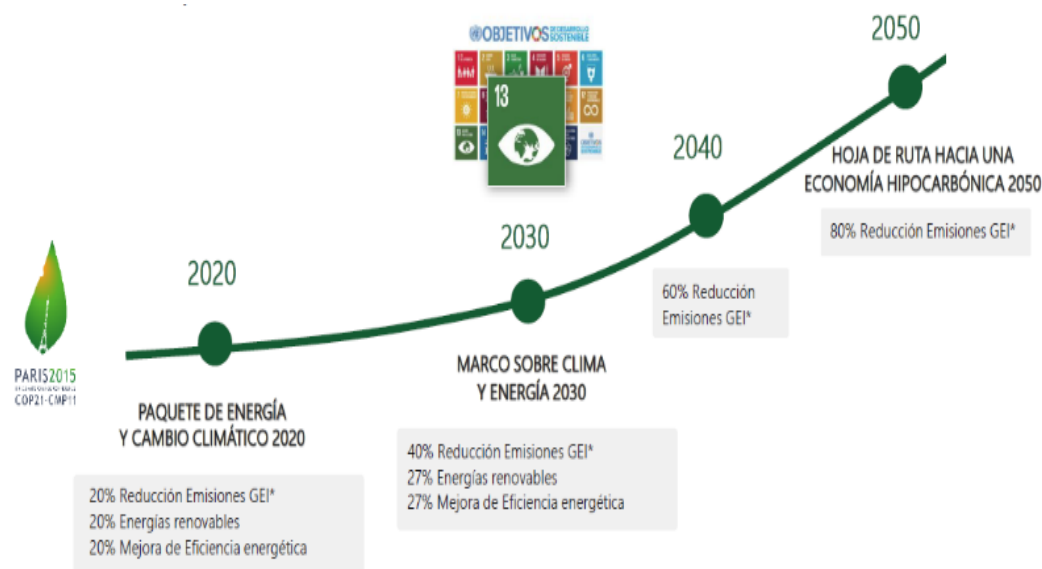
- Actualización de Protocolos de actuación (limpieza de grafitis, limpieza de vehículos, repostaje, tratamiento aguas azules, etc.) y de Procedimientos.
- Instalaciones adecuadas para limpieza de grafitis y gestión de sus residuos
- Mejora del tratamiento de las aguas residuales y autorización de vertidos
- Integración ambiental de instalaciones (remediación de suelos, adecuación ambiental y paisajística, etc.)
- Mejora reputacional en los aspectos relevantes (prevención de incendios, LCC, reducción consumos, minimización emisiones y vertidos, requisitos legales, huella de carbono, emisiones acústicas, etc.)
- Campañas de Formación
- Estrategia de Comunicación interna y externa

Acciones todas ellas orientadas a la reducción de los riesgos ambientales, la mejora de la eficiencia en su gestión, la reducción de los riesgos reputacionales y la puesta en valor de las ventajas

competitivas del grupo Renfe. Este diagnóstico será elevado a los órganos de dirección del Grupo en el primer semestre de 2023.

8.3. Transición energética y energías renovables

El Plan Director de Descarbonización y Eficiencia Energética del Grupo Renfe nació con el objetivo de contribuir al compromiso establecido en Acuerdo de París de 2015 (COP21), para evitar que el incremento de la temperatura media global supere 1,5°C respecto a los niveles preindustriales.



El objeto de este Plan Director es establecer las actuaciones a desarrollar en los próximos años, fijando objetivos de reducción de consumo energético y emisiones GEI, y marcando compromisos económicos hasta el 2030 para su consecución.

Asimismo, contribuye a fomentar el cambio modal a este modo de transporte, mediante la mejora de su competitividad y otras actuaciones específicas, aportando su potencial a la descarbonización del transporte terrestre nacional.

Los objetivos generales del Plan se vertebran en tres grandes ámbitos que se materializan en las acciones implementadas y sus logros:

Objetivos generales del plan	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
1º - Cambio Modal		
Reducción del consumo energético y emisiones en el conjunto del transporte nacional	En 2022, el Grupo Renfe, revertió la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID, devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2019. Reducciones carbono sobre 1990: - 89,3% Estas bajísimas cifras, fortalecen la ventaja competitiva del ferrocarril, y favorecen la transferencia modal hacia Renfe	100%
2º - Eficiencia		
Reducción de consumo energético y emisiones específicas del sistema ferroviario en materia de eficiencia energética	En 2022, el Grupo Renfe, revertió la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID, devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2018 y 2019, alcanzando mínimos históricos.	100%
	Intensidad energética: 92,64 KWh/UT	
3º - Descarbonización		
Reducción de emisiones del sector ferroviario debido a la disminución del consumo y sustitución de combustibles fósiles	En 2022, el Grupo Renfe, revertió la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID, devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2018 y 2019, alcanzando mínimos históricos Intensidad de Carbono: 4,77 gr.CO² (eq) /UT Renfe tiene como objetivo eliminar las emisiones derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por combustibles sostenibles	100% 15%

Líneas y programas de actuación

Las acciones más relevantes del Plan en 2022 han sido las siguientes:

L1 Gestión de la energía

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
Sistemas telemáticos	Programa de mejora de gestión energética desarrollado para Renfe por Bombardier. Medición de energía mediante 'Energy Measure System' y envío a puesto de tierra 'Data Collector System', con el fin de facturar en función de la medida real del consumo. Tras las diversas pruebas de verificación, circulación y homologación de equipos en diversos trenes en las líneas Madrid-Valencia y Madrid-Málaga del 2021, la modificación del puesto de tierra "Data Collector System" que efectuó el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) obliga a realizar la modificación del software de transmisión, pendiente de su contratación.	35%
Medidas de gestión	Renfe Fabricación y Mantenimiento está llevando a cabo la implantación de una plataforma de eficiencia energética para monitorizar y controlar diferentes variables ambientales (agua, energía...) en 50 Bases de Renfe Fabricación y Mantenimiento, generando un ahorro en los gastos de explotación. Se han planteado, de acuerdo con Adif, instalaciones fotovoltaicas masivas para Energía de Tracción, proponiendo cambios normativos a la administración.	100%

L2 Eficiencia energética

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
Vehículos ferroviarios	Programa de mejora de gestión energética desarrollado para Renfe por BOMBARDIER. Conducción eficiente bajo 'Automatic Train Operation' y al amparo de los sistemas de seguridad del tren, para el ahorro de energía y el aumento de la eficiencia energética en la tracción. En 2022, se puso en explotación, a disposición del maquinista y en todos los trenes de las series 102 /112 que circulan por las líneas Madrid Valencia y Madrid Málaga (por ser estas las únicas líneas que se encuentran parametrizadas en la actualidad), el Sistema de Conducción Eficiente de Bombardier (SCEB). Además, se prevé la parametrización de nuevas líneas, lo que permitiría la extensión de este sistema a otros trayectos, pendiente de su contratación.	100%
Edificios, talleres y estaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renfe Fabricación y Mantenimiento ha continuado con la renovación de iluminación por tecnología LED en las zonas de trabajo en el interior de 23 bases de mantenimiento para reducir el gasto energético. ▪ También desde Renfe Fabricación y Mantenimiento se está llevando a cabo la sustitución de iluminación convencional por tecnología LED para disminuir el consumo en las bases de mantenimiento de Can Tunis y La Sagra, además de la implantación de sistemas de regulación y control. 	100%
Oficinas	Se ha publicado una licitación para la elaboración de certificados energéticos de las oficinas con objeto de valorar la calificación energética obtenida y plantear medidas de eficiencia energética.	100%

L3 Descarbonización

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
Electrificación	<ul style="list-style-type: none"> Se continúa con la definición de las especificaciones técnicas de la licitación de trenes con una tecnología dual, eléctrica para tramos con catenaria y de baterías, para tramos no electrificados. para Media Distancia y Cercanías, para evitar el uso del diésel en tramos no electrificados. Compra de electricidad 100% renovable para tracción de sus trenes (con certificado de GdO). Pendientes de los trabajos de electrificación de Adif, Renfe ha adquirido locomotoras de Muy Alta Potencia, para mejorar la capacidad de remolque de trenes de 740 m. con menor coste energético. 	<p>35%</p> <p>100%</p> <p>80%</p>
Cambio modal	<p>En 2022, nace dōcō: la plataforma integral de movilidad de Renfe para moverse y viajar por todo el país de puerta a puerta</p> <p>Dōcō ofrece la posibilidad de planificar, reservar, pagar y viajar en una misma aplicación</p> <p>Una solución única de servicios de movilidad que acompaña a las personas ofreciéndoles una gran variedad de combinaciones de transportes.</p> <p>Renfe Mercancías reorienta su estrategia para convertirse en un operador logístico integrado y sostenible, buscando un socio naviero.</p>	80%
Energías renovables	Renfe tiene como nuevo objetivo eliminar las emisiones derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por fuentes sostenibles. Para ello, el Grupo colabora e impulsa proyectos innovadores sobre H2 (pila de combustible), baterías, biogás, biodiesel hidrogenado de 2ª	5%

	<p>generación, integrando la posibilidad de su hibridación con la tracción eléctrica convencional.</p> <p>Proyectos y Estudios de viabilidad de propulsión hidrógeno verde y gas natural licuado (GNL):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prototipo GNL 526 autopropulsado de viajeros. ▪ Prototipo RailNG CEF 2016 sobre locomotora S31600. ▪ Transformación de 4 unidades diésel S/526 para Cercanías Ancho Métrico Caudal Aller (Principado de Asturias). ▪ LNGhive2 Infrastructure and Logistics Solutions. Transformación de locomotora S333.3 a GNL. ▪ Proyecto FCH2RAIL sobre unidad CIVIA, con la colaboración de CAF, Toyota y Adif, entre otros. ▪ Tren BIMODO sobre autopropulsado en ancho métrico, con la participación de empresas como Renfe Operadora, Renfe Viajeros, Enagás, Segula, H2 Vector y Táctica Tic ▪ Prototipos de coche híbrido o polihíbrido eléctrico Hidrógeno/GNL/baterías. Utilización del hidrógeno para trenes de mercancías y generadores en trenes turísticos. <p>En 2022 Renfe inició análisis previos para ser productor de energía renovable: proyecto de autoproducción a partir de plantas fotovoltaicas para generación de energía de tracción para AV, trasladando sus conclusiones a la administración energética estatal.</p>	<p>15%</p> <p>35%</p>
	<p>Renfe Fabricación y Mantenimiento continúa desarrollando su proyecto de inversión en instalaciones fotovoltaicas en las principales 14 bases de mantenimiento. En 2022, se publicó la licitación de estas para instalar paneles fotovoltaicos para autoconsumo y analizar, en un futuro proyecto, la estrategia a seguir en cuanto a los excedentes de producción.</p> <p>Renfe Fabricación y Mantenimiento está elaborando las especificaciones técnicas de implantación de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en bases de mantenimiento repartidas por el territorio nacional.</p> <p>Desde Renfe Fabricación y Mantenimiento se está realizando la instalación de un sistema de calefacción radiante a gas natural o biogas para calefactar las naves de material motor de la base de mantenimiento de Tarragona.</p>	<p>85%</p> <p>35%</p> <p>100%</p>
Sustitución de combustibles e hibridación	<p>En construcción, 72 trenes híbridos eléctricos y duales para Media Distancia y Cercanías, para evitar el uso del diésel en tramos no electrificados. En esta nueva fase el enfoque es contar con una tecnología dual, eléctrica para tramos con catenaria, y de baterías eléctricas para tramos no electrificados.</p> <p>Climatización en Renfe Fabricación y Mantenimiento: sustitución de calderas de gasoil por Gas Natural. Aerotermia.</p> <p>Inversión en instalaciones fotovoltaicas en los talleres de Buñol y Valladolid.</p> <p>Instalaciones solares térmicas para apoyo del agua caliente sanitaria.</p>	<p>15%</p> <p>25%</p> <p>15%</p> <p>100%</p>

L4 Cultura

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
Grupos de interés externos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certificados de emisiones de carbono para clientes de Mercancías. ▪ Nueva estrategia de comunicación en carbono para Viajeros. ▪ Planteamiento del alcance 3 en Renfe. ▪ Evaluación y propuestas para el fomento del uso de la bicicleta en conexión con los servicios de Obligaciones de Servicio Público de Renfe Viajeros. ▪ Información a grupos de interés externos sobre la ventaja competitiva estratégica de la energía renovable en el Grupo Renfe. ▪ Durante 2021 se participó en diferentes jornadas y foros sobre diferentes temáticas relativas a la sostenibilidad y a la gestión y eficiencia energética (<i>Rail Live</i>, <i>SouthSummit</i>, Proyecto "Mercancías al tren", distintos foros universitarios, etc.) 	75%
Grupos de interés internos	<p>Trabajadores, RLT, Responsables Ambientales y Energéticos, Clientes, Negocios, Alta Dirección.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planteamiento del alcance 3 en Renfe ▪ Formación profesional para la conducción eficiente. ▪ Información a grupos de interés internos sobre la ventaja competitiva estratégica de la energía renovable en el Grupo Renfe. 	70%

Auditoría energética

La eficiencia energética es un aspecto esencial de la estrategia europea para un crecimiento sostenible mediante la mejora de la gestión y eficiencia energética y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otras sustancias contaminantes. En este contexto se aprobó el Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE, relativa a la eficiencia energética en lo referente a auditorías energéticas.

Por ello, en el año 2018, en cumplimiento de lo establecido en dicho Real Decreto, Renfe contrato la realización de su primera auditoría energética que abarcaba la tanto la energía de tracción (energía eléctrica de tracción y combustible diésel de tracción, que suponía cerca del 89% del consumo total) como la energía para usos distintos de tracción (que representaba aproximadamente el 11% del consumo total).

Tras la publicación y adjudicación de la correspondiente licitación, durante el año 2022 se han iniciado los trabajos de la nueva auditoría energética del grupo Renfe centrados, en primer lugar, en la energía de tracción, tanto eléctrica como diésel. También durante este año se ha publicado la licitación de auditoría de la energía para usos distintos de tracción, que está previsto desarrollar durante el primer semestre de 2023.



Consumos energéticos en tracción. Intensidad Energética

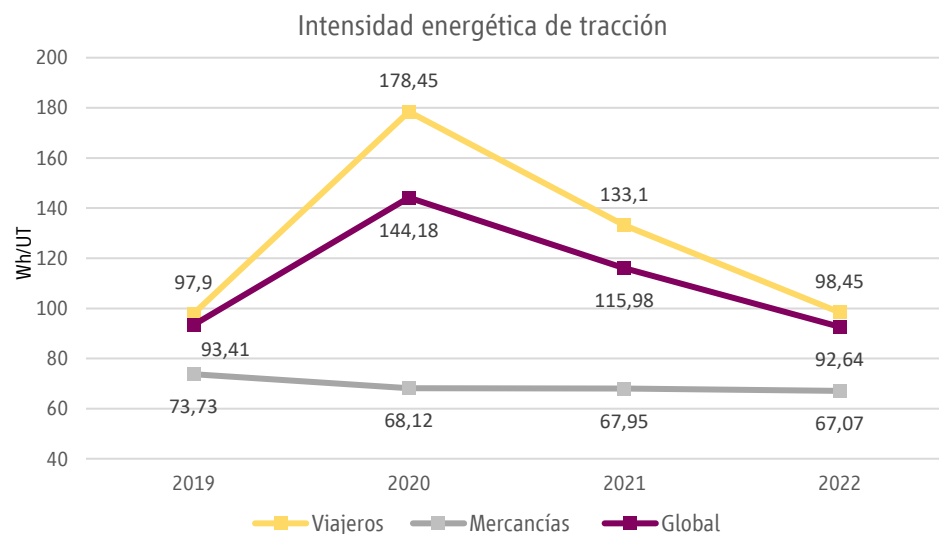
	2020			2021			2022		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Millones de litros diésel	33,54	16,52	50,06	35,04	17,73	52,77	35,95	17,08	53,03
GWh diésel	334,50	164,72	499,22	349,41	176,79	526,20	358,54	170,30	528,84
GWh tracción eléctrica	1.662,21	178,73	1.840,94	1.754,94	206,34	1.961,28	2.023,35	198,14	2.221,50
GWh total	1.996,72	343,44	2.340,16	2.104,35	383,13	2.487,48	2.381,90	368,44	2.750,34
Millones de Unidades Transportadas	11.189,00	5.042,00	16.231,00	15.810,00	5.638,30	21.448,30	24.195,00	5.493,20	29.688,20
Intensidad energética de tracción Wh/UT	178,45	68,12	144,18	133,10	67,95	115,98	98,45	67,07	92,64

N.B. El desglose por Sociedades del consumo eléctrico de tracción se ha estimado proporcionalmente a los costes de cada Sociedad proveniente de las facturas recibidas del administrador de la infraestructura ferroviaria (Adif).

N.B. Factor de paso de litros de diésel a GWh extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

(*) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas ha afectado, excepcionalmente, en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada, que recupera valores inferiores a antes de la pandemia.





(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC

Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.



En 2022, en un contexto de crisis energéticas y muy altos precios energéticos, Renfe también avanzó en su eficiencia energética al revertir la tendencia creciente generada por la crisis COVID, alcanzando también un consumo récord mínimo por unidad transportada de 92,64 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente por primera vez, siguen las mismas tendencias.

El Grupo Renfe está comprometido a reducir las emisiones de CO₂ de la empresa respecto a 1990, y con ello contribuir al "Desafío del Transporte Ferroviario Bajo en Carbono" de la UIC, presentado en 2014 en la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, y al Compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria de UIC, firmado en 2019.

Emisiones de gases de efecto invernadero. Intensidad de Carbono

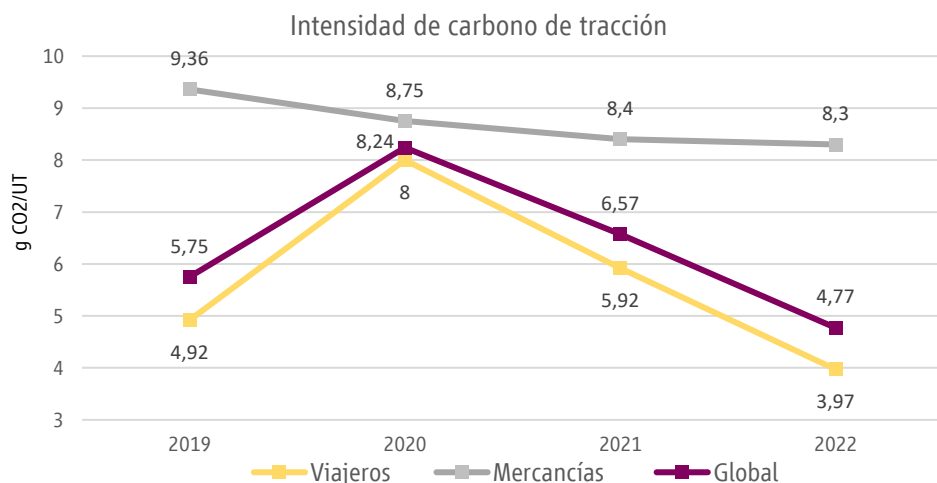
	2020			2021			2022		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Miles de Tm. de CO ₂ debidos a electricidad (emisiones indirectas)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)
Miles de Tm. CO ₂ debidos a diésel (emisiones directas)	89,56	44,10	133,66	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59
Miles de Tm. de CO ₂ total	89,56	44,10	133,66	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59
Intensidad de carbono de tracción (g CO ₂ /UT)	8,00	8,75	8,24	5,92	8,40	6,57	3,97	8,30	4,77
Reducción sobre base 100 en 1990			85,5			86,6			89,3

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC

Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.

Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

(**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada.



(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC

Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.

Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

(**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores de carbono por unidad transportada.

En 2022 el Grupo Renfe generó 4,77 gramos de CO₂ (eq) por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de la historia de Renfe con una reducción del 89,3 % respecto a 1990, año de cómputo de Kioto, superando muy ampliamente el objetivo intermedio de UIC para 2030, una reducción del 55% respecto al mismo año.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente por primera vez, siguen las mismas tendencias.

Reducción sobre base 100 en 1990

89,3 %

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC.

N.B. Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

Proyecto GreeMko

Para las empresas manufactureras y de servicio cada vez es más estratégico medir y calcular la huella de carbono. Para nuestros clientes, disponer de datos fiables y generados automáticamente es cada vez más necesario:

- Cumplimiento de la ley

- Requisitos en licitaciones y/o contratos
- Marketing y/o estrategia de mercado ante la creciente demanda de una alternativa sostenible
- Acceso a nuevas formas de financiación como préstamos verdes

GreeMko, una pequeña empresa que accedió a Renfe en 2022 mediante una propuesta a TrenLab cuenta con una larga experiencia en desarrollo de soluciones para la gestión ambiental, cálculo de huella de carbono (alcance 1, 2 y 3) y digitalización a escala global, y realizó un proyecto piloto para Renfe Mercancías, de forma muy satisfactoria.

GreeMko es una empresa de impacto 100% española, especializada en el área medioambiental y el cálculo de la huella de carbono. El equipo, la digitalización y ser una solución integral para todos los aspectos ambientales son algunos de los elementos diferenciadores de esta compañía.

8.2.1. Adaptación al Cambio Climático

Plan anual de prevención de incendios en el margen de la vía

Renfe, en los meses cálidos, controla de manera exhaustiva los trenes que circulan por zonas con especial riesgo de incendios, como son las vías próximas a áreas boscosas o a espacios naturales protegidos.

Las acciones tienen en cuenta la normativa en vigor publicada al respecto en esta materia, y se intensifican en cada campaña mediante la reiterada sensibilización de todo el personal de la empresa. El periodo de actuación comprende desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología.

El año 2022, ha sido especialmente anómalo en cuanto al incremento de las temperaturas estivales, con olas de calor extraordinariamente largas, lo que ha afectado en el número general de incendios en España, que multiplicaron por 3,5 las superficies quemadas en 2021, resultando en el peor registro del siglo actual.

Pese a ello, durante 2022, el 3,77 % de incendios contabilizados al lado de las vías (23 incendios en un año, algo más del doble respecto a 11, en 2021) fueron asignables a la explotación de Renfe. Se ha planteado a Adif una nueva estrategia ante los grandes incendios, inéditos hasta ahora en España.

Reducción de la contaminación atmosférica y acústica

Gracias a su elevado grado de electrificación, la ausencia de contaminación atmosférica creada por los trenes resulta una aportación a la calidad del aire de las ciudades y áreas metropolitanas españolas. En este sentido la reducción de NO_x y de pequeñas partículas (inferiores a 10 micras)

aportadas por los servicios de Cercanías, son dos parámetros que se han tenido en consideración en la emisión y seguimiento del primer Bono Verde Soberano del Reino de España, destinado a financiar actuaciones ferroviarias por su aportación a la sostenibilidad.

Por otra parte, Renfe es una de las empresas ferroviarias europeas con un parque de trenes más 'silencioso', que limita el ruido de sus vehículos mediante el uso de zapatas de freno sintéticas. Dichas zapatas reducen el ruido hasta 8 decibelios, lo que supone la mitad del ruido ambiental.

El 100 % de los trenes de viajeros y el 59,02 % de los vagones de mercancías usan frenos de baja emisión acústica.

El uso de este sistema de frenado es especialmente importante ante la aplicación en los cánones de infraestructura de un sistema bonus/malus que penaliza a los trenes más ruidosos, y la implantación de corredores ferroviarios silenciosos.

Además, durante la ejecución de trabajos en las estaciones o en la readaptación de la operación ferroviaria, de manera voluntaria y según la proximidad de las viviendas, edificios o espacios que requieren protección acústica, se realizan actuaciones de mitigación del ruido.

8.2.2. Protección de la biodiversidad

Transporte ferroviario de mercancías peligrosas

Por su elevado nivel de seguridad, el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril constituye un elemento clave para aumentar la protección de los ecosistemas terrestres y acuáticos, y de los entornos habitados por humanos, al evitar otros tipos de transporte con mayor riesgo de accidente, y por lo tanto, con mayor impacto potencial en la biodiversidad y en la salud humana.

Renfe ha transportado más de 1,44 millones de toneladas de mercancías peligrosas en 2022 lo que equivale a retirar de la carretera unas 51.430 circulaciones de camiones pesados cargados con este tipo de mercancías al año.

Prácticamente la mitad de las mercancías transportadas corresponde a cuatro productos: hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada (Butano/Propano), etanol, dicloruro de etileno y ácido sulfúrico, en concentración superior al 51%.

Transporte de mercancías peligrosas

Tm	2020	2021	2022
Mercancías peligrosas	1.740.581	1.745.999	1.444.427

Biodiversidad en instalaciones

Las principales interacciones de Renfe con la biodiversidad se podrían producir en las instalaciones próximas a espacios naturales protegidos.

Renfe gestiona 67 instalaciones situadas en espacios naturales protegidos o en áreas próximas a dichos espacios. De ellas, 55 son estaciones de Cercanías con muy escasa afección, y 12 talleres de mantenimiento de material ferroviario en los que se extremen las precauciones ambientales.

Las instalaciones ocupadas por Renfe en espacios naturales o en áreas de elevada biodiversidad ocupan una superficie muy reducida, de 0,26 kilómetros cuadrados.



Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales

Espacio Natural	Nombre de la Instalación	Municipios	Provincia	C. Autónoma
Reserva Natural de Los Galachos	Taller de Material Motor y Remolcado de Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	Aragón
Paraje Natural de L'Alberá	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Port-Bou	Port Bou	Girona	
ZEPA Costes del Garraf	Taller Central de Reparaciones de Vilanova i la Geltrú	Vilanova i la Geltrú	Barcelona	Cataluña
Parque de la Serralada Marina	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Montcada	Montcada i Reixach	Barcelona	
LIC Costas del Maresme i La Selva	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Mataró	Mataró	Barcelona	
Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares	Base de Mantenimiento de Talgo de Las Matas	Las Rozas	Madrid	Madrid
LIC de la Sierra de Guadarrama	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Cercedilla	Cercedilla	Madrid	
Zona Ramsar de Txingudi - Bidasoa	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Irún	Irún	Guipúzcoa	País Vasco
	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Irún	Irún	Guipúzcoa	
LIC Franja Litoral Sumergida de Murcia	Taller de Reparaciones de Material Remolcado de Águilas	Águilas	Murcia	Murcia
LIC Sierra de Malacara	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Valencia	Valencia	Valencia	Comunidad Valenciana
	Taller de Mantenimiento de Material Motor y Remolcado de Valencia	Valencia	Valencia	

LIC (Lugar de Interés Comunitario)
ZEPA (Zona de Especial Protección)

8.2.3. Uso sostenible de los recursos y economía circular

Gestión del agua

Los principales puntos de consumo de agua en Renfe son las instalaciones de mantenimiento como talleres y centros de tratamiento de trenes, los túneles de lavado de vehículos ferroviarios, las estaciones de Cercanías y, en menor medida, las oficinas. El consumo en Renfe ha venido decreciendo, entre otros factores, debido al descenso de la actividad del negocio a causa de la pandemia, repuntando ligeramente en 2022 como primer año de la nueva normalidad.

Ahorro de agua

Renfe ha dado continuidad al Plan de Gestión Sostenible del Agua en Renfe Fabricación y Mantenimiento que tiene como objetivo fomentar el ahorro hídrico, asegurar que el agua devuelta al medioambiente carezca de impropios, instalar fuentes alternativas de captación de agua para el suministro en talleres y, por último, prevenir y proteger los suelos industriales de vertidos y aguas contaminadas.

Las medidas que se implementarán son las siguientes:

- Identificación de consumos mediante la instalación de contadores telemedidos.
- Eficiencia en el uso del agua (equipamientos sanitarios, sistemas de lavado y climatización y control de fugas en la red de abastecimiento y de saneamiento).
- Instalación de dispositivos ahorradores homologados.
- Reutilización de agua depurada para el lavado de trenes y riego de jardines.
- Fomento del uso de agua caliente sanitaria de producción solar.
- Control de los vertidos y reducción de la contaminación.
- Programa de sensibilización sobre el ahorro hídrico.
- Aprovechamiento de las aguas pluviales.

Por otra parte, para llamar la atención sobre el uso responsable del agua se han distribuido carteles y pegatinas en las instalaciones en las que se esté implementando el Plan.

Consumo del agua

m ³	2020	2021	2022
Consumo de agua ^(*)	599.709	390.463	634.100

^(*) Dato estimativo

Aguas residuales

Las aguas de vertido generadas en las instalaciones de Renfe se vuelcan generalmente a las redes urbanas de saneamiento. Algunas instalaciones generan aguas con sustancias químicas como consecuencia de los procesos industriales, realizándose una depuración in situ antes de trasvasarlas a la red general. Todos estos vertidos presentan un volumen similar al de los consumos previos, lo que indica un alto aprovechamiento de los recursos hídricos utilizados.

Renfe ha destinado en 2022 un importe de 103.088 euros para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.

Consumo de materiales

El consumo de materiales de Renfe se realiza, fundamentalmente, en los talleres de mantenimiento de trenes, correspondiendo mayoritariamente a aceites, disolventes y pinturas.

Consumo de materiales

Materias Primas (Kg)	2020	2021	2022
Aceites/Grasas	424.878	530.845	464.324
Pinturas	104.534	99.217	90.068

Gestión de residuos

Renfe dispone de una serie de procedimientos específicos para realizar una adecuada gestión de los desechos que genera. Para la gestión de los residuos peligrosos, calificados como tales, según la normativa, Renfe contrata los servicios de recogida, gestión, tratamiento y reciclaje de estos a empresas autorizadas como gestores, por la Administración Pública.

Destaca la instalación de contenedores de reciclado de papel, la disponibilidad de compactadores de papel y cartón y la recogida selectiva de residuos en diferentes contenedores (papel, tóner, pilas, etc.).

Durante el año 2022 se han generado 5.580 toneladas de residuos de los que 1.258 toneladas corresponden a residuos peligrosos procedentes de instalaciones industriales

Residuos peligrosos

Tm	2020	2021	2022
Residuos Peligrosos	1.155	1.124	1.258

Suelos contaminados

Renfe y Adif mantienen en vigencia un convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos principalmente en talleres. El objeto de dicha colaboración es actuar en aquellos centros que fueron de Adif, que puedan encontrarse potencialmente afectados por una contaminación histórica, o en los que todavía hay depósitos de combustible de Adif previos a la segregación de las dos corporaciones, que aún se encuentran activos tras la citada separación.

Asimismo, Renfe Fabricación y Mantenimiento responsable de los talleres, dispone de un plan plurianual de actuación en materia de suelos contaminados, que recoge la previsión de acciones de caracterización, control de la contaminación de suelos y descontaminación en sus instalaciones.

Entre las actuaciones desarrolladas en nuestras instalaciones, destacan la realización de estudios de caracterización, labores de control y seguimiento de indicadores, y realización de trabajos de descontaminación. El 2022 se actuó especialmente en activos de ancho métrico.

Estas actuaciones se han realizado siempre de manera voluntaria, y a iniciativa de Renfe, siempre de forma concertada con las autoridades ambientales, aplicando el principio de prevención y usando las mejores técnicas disponibles, con la colaboración de la empresa pública EMGRISA.

Durante 2022, el Grupo Renfe sufrió un accidente relevante en sus instalaciones en el CPD de Delicias, resultando en un vertido al terreno cercano a 14.000 litros de gasóleo de calefacción. La pronta y ordenada actuación de Renfe, apoyada en EMGRISA, permitió que el asunto no generara responsabilidad penal, al considerarse un accidente por la policía judicial. En la actualidad, se ha rescatado un 95% del vertido.

Economía Circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se distinguen por usar en su fabricación el 98% de materiales reutilizables y por tener una vida útil prolongable hasta más de 40 años.

Se consiguen así vehículos duraderos y fácilmente reparables con el objeto de aumentar la vida del tren en las mejores condiciones técnicas de seguridad y de confort.

La orden FOM/233/2006, de 31 de enero, recoge el llamado Plan de Mantenimiento del Vehículo Ferroviario, siendo el documento que incluye el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección ambiental y, en su caso, interoperabilidad, le fueran exigidas.

Una vez que el tren llega al final de su vida útil, en algunos casos Renfe procede a la venta de este, perfectamente reparado y en estado de funcionamiento para una segunda vida en terceros

países (material autopropulsado, coches de viajeros y mercancías y locomotoras), incluyendo los repuestos necesarios para su mantenimiento. Finalmente, los trenes de mayor interés histórico se donan a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su restauración y puesta en valor.

Certificaciones ambientales

- Renfe Viajeros S.M.E., S.A., dispone de:
 - 2 Certificados del Sistema de Gestión Ambiental, Norma UNE-EN-ISO 14001:
 - Servicios de Alta Velocidad.
 - Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya
 - 5 Certificados de Gestión de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros- Norma UNE-EN 13816 y 5 certificados de la Carta de Servicio. Norma UNE-93200. Ambas incluyen diversos compromisos ambientales:
 - Núcleo de Cercanías de Asturias, Líneas C1, C2 y C3.
 - Núcleo de Cercanías de Madrid, Líneas C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8 y C10.
 - Núcleo de Cercanías de Valencia, Líneas C1, C2 y C6.
 - Núcleo de Cercanías de Bilbao, Líneas C1, C2 y C3.
 - Núcleo de Cercanías de Zaragoza, Línea C1.
- Renfe Mercancías S.M.E., S.A., dispone de un certificado de su Sistema de Gestión Integrado, con alcance global a su actividad y centros de trabajo (ISO 9001 y 14001), así como Evaluación SQAS (Safety and Quality Assessment Systems).
- Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A., dispone de 1 certificación ISO 14001:2015 de todo su Sistema de Gestión, con alcance global a su actividad y a sus centros de trabajo.

8.4. Renfe y los ODS

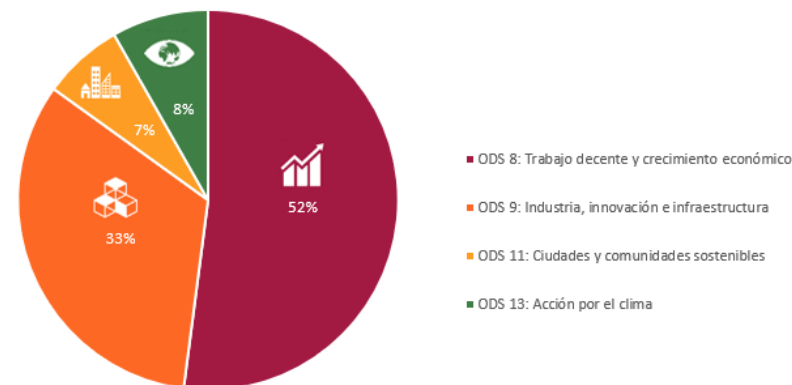
Alineamiento

En 2021, el Grupo Renfe se adhirió al Convenio Marco de Colaboración de la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las empresas públicas por la consecución de la Agenda 2030. A partir de la firma, se comienza un ejercicio de alineamiento de la actividad de Renfe con los Objetivos del Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas para la contribución y el logro de cada una de sus metas.

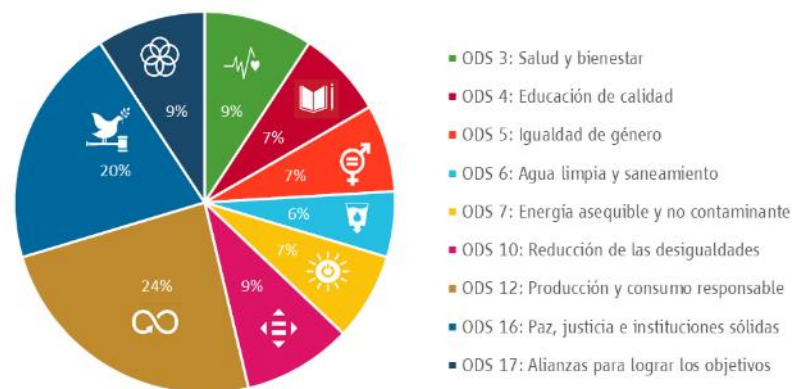
El alineamiento identifica el tipo de aportación que realizan los proyectos de Renfe a los ODS, segregándoles en dos grupos: ODS directos, referidos a aquellos proyectos que contribuyen directamente al logro de la sostenibilidad empresarial desde la actividad principal del Grupo, y los ODS indirectos, que aportan al alcance de las metas sin estar vinculados directamente con el negocio.

Durante el periodo 2021 - 2022, se desarrollan 127 proyectos alineados con los ODS de los cuales hay 73 directos y 54 indirectos.

ODS Directos del Grupo Renfe



ODS Indirectos del Grupo Renfe



ODS directos

Entre los ODS directos destaca el esfuerzo realizado por la empresa en mejorar las condiciones laborales y generar nuevos puestos de trabajo (ODS 8), acompañado por una fuerte inversión en innovación (ODS 9) que contribuye a su vez en mejorar las condiciones de movilidad en zonas urbanas y periurbanas (ODS 11). Por otra parte, como primer consumidor final de energía eléctrica

del país, Renfe contribuye de forma significativa a la descarbonización de la movilidad y la logística en España (ODS 13).



ODS 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONOMICO

- El Grupo fortalece la flexibilidad laboral mediante la implementación del teletrabajo, y reduce la brecha de género dentro de la plantilla a través de nuevas contrataciones.
- Como empresa pública responsable, adquirió en 2021 el compromiso de crear Centros de Competencias Digitales en zonas de la España vaciada con el fin de producir empleabilidad y arraigar a la población local. Hasta la fecha se han inaugurado cinco centros de trabajo.



ODS 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

- Renfe dispone de una aceleradora propia de startups que cada año realiza una convocatoria para el emprendimiento de proyectos en innovación.
- Lanzamiento de dōcō, una plataforma integral de movilidad que conecta todos los modos de transporte desde origen hasta destino.
- Presentación de la Oficina del Dato, un instrumento que recoge todas las actividades del Grupo Renfe con el fin de facilitar y mejorar la toma de decisiones estratégicas.



ODS 11 CUIDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

- La flota de trenes urbanos y periurbanos favorece a reducir la emisión de gases nocivos para la salud, gracias a su propulsión con energía eléctrica ciento por ciento renovable.
- Renfe garantiza la calidad y mejora de los servicios públicos (Cercanías y Media Distancia) a través de la ejecución del Plan de Renovación de la Flota durante los próximos años.
- Firma de los contratos para la fabricación de 280 trenes eléctricos de gran capacidad que se destinarán a los grandes núcleos urbanos, con el fin de incrementar la sostenibilidad en las ciudades.



ODS 13 CUIDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

- Renfe alinea su estrategia interna mediante un Plan Director de Descarbonización y Eficiencia Energética. En 2022 obtuvo la huella de carbono más baja de su historia, con 4,77 gr. CO₂ (eq) /UT.
- La Sociedad de Mercancías avanza hacia la descarbonización mediante el control de su huella de carbono y la adquisición de locomotoras totalmente eléctricas que reemplacen las propulsadas por diésel.

- La Sociedad de Viajeros ha obtenido la certificación medioambiental ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015 para las líneas con los servicios AVE y AVLO.

ODS indirectos

Los proyectos implementados han incrementado el mantenimiento responsable del material ferroviario (ODS 12) y el número de alianzas con entidades y organizaciones nacionales y extranjeras (ODS 17). Asimismo, se ha potenciado la lucha contra la corrupción en la cultura interna de la empresa a través de una estructura ética y en la formación de Compliance a la plantilla (ODS 16).



ODS 3 SALUD Y BIENESTAR

- Renfe se ocupa de la salud de sus empleados mediante la oferta a toda la plantilla de campañas de salud preventivas.
- El Grupo dispone de servicios de asistencia psicológica a través de la plataforma Psiconnea, que están orientados a resolver situaciones complejas de índole laboral y personal al conjunto de la plantilla.



ODS 4 EDUCACIÓN DE CALIDAD

- Como empresa pública, Renfe tiene el compromiso de mejorar el desarrollo y las habilidades de su personal.
- La empresa dispone de un Plan de Formación y Desarrollo Profesional que se renueva anualmente.
- Se ha incrementado la oferta y flexibilidad formativa a través de la configuración del Campus Virtual de Formación.



ODS 5 IGUALDAD DE GENERO

- Renfe es una empresa comprometida con la equidad de género efectiva y en reducir la brecha de género.
- Avanza en el logro de los objetivos marcados en el II Plan de Igualdad dentro de la política de Recursos Humanos.
- Ha desarrollado la Guía de Comunicación Inclusiva que persigue integrar las cuestiones de género y evitar el lenguaje sexista.
- Inauguración de la Red de Mujeres: un espacio abierto y colaborativo que quiere visibilizar y promocionar el talento femenino dentro del Grupo.



ODS 6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO

- La Sociedad de Renfe Fabricación y Mantenimiento ha implementado dentro de su gestión interna el Plan de Gestión del Agua, que persigue reducir su impacto en el medioambiente.
- Renfe Viajeros, por su lado, ha reducido su gasto hídrico mediante la implantación de circuitos cerrados en sus instalaciones de lavado de trenes.



ODS 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE

- Se Incrementa la sostenibilidad de la empresa mediante la reducción del consumo energético y la instalación de energías alternativas.
- Contratación de energía eléctrica ciento por ciento renovable con garantía de origen para la tracción de sus trenes eléctricos.
- La flota diésel está siendo sustituida por tracción de fuentes renovables, no contaminantes.
- Otros proyectos: optimizar el rendimiento de locomotoras, instalar placas fotovoltaicas para el autoconsumo en talleres y renovar el alumbrado led en los fosos de mantenimiento para material ferroviario.



ODS 10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

- El Grupo Renfe tiene un fuerte vínculo con la sociedad española, por su carácter de empresa pública, y ha tomado medidas contra las consecuencias derivadas de la crisis económica.
- Renfe, junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, han puesto a disposición de toda la ciudadanía abonos gratuitos para los viajes en Cercanías y Rodalies, así como descuentos para los trayectos de Media Distancia.



ODS 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

- El Grupo impulsa la innovación para reducir sus impactos ambientales. Renfe tiene como objetivo eliminar las emisiones atmosféricas y climáticas derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por combustibles sostenibles. Para ello colabora e impulsa proyectos innovadores mediante el uso de baterías, biogás y en un prototipo de tren con hidrogeno, apostando en este momento por la hibridación combinada con la tracción eléctrica convencional.

- Renfe cuenta con un modelo circular para la gestión de su flota de trenes: mediante procesos de reutilización, reparación, renovación y reciclado se alarga la vida útil de los trenes hasta los 40 años.
- Con el objetivo de optimizar tareas y ahorrar costes, se han instalado sensores de mantenimiento predictivo (Predictive Maintenance CoE) en la maquinaria ferroviaria y en las vías para informar en tiempo real del estado de la flota y la posible afección de las condiciones meteorológicas.
- Renfe Viajeros ha reducido el uso de productos químicos en la limpieza de sus trenes gracias a la sustitución de la pintura exterior por vinilos adhesivos que permiten un lavado más eficiente.
- Renfe Mercancías cuenta con una certificación específica para el desplazamiento de sustancias peligrosas y, además, colabora con la Sociedad Galega do Medioambiente para el transporte de residuos sólidos urbanos.



ODS 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

- En lucha contra la corrupción, Renfe ha integrado dentro de la corporación un modelo de buen gobierno corporativo.
- Modelo de Compliance apoya a la prevención, identificación y gestión de los riesgos, la consecución de las obligaciones y compromisos adquiridos, y la transmisión de una verdadera cultura interna del cumplimiento corporativo.
- Asimismo, cuenta con un Sistema de Ética que engloba el Código Ético, que define los principios y valores de actuación, y el Canal Ético, herramienta de consulta y denuncia de infracciones.



ODS 17 ALIANZAS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

- En consecuencia, a la guerra en Ucrania el Grupo Renfe, a iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, formó una gran alianza entre las operadoras ferroviarias de Europa para transportar grano de cereal desde Ucrania hasta España a través la autopista ferroviaria europea.
- Como empresa pública, anualmente se renuevan la participación en organizaciones nacionales e internacionales, y también la colaboración con entidades sin ánimo de lucro para difundir campañas de sensibilización y concienciación sobre preocupaciones sociales y ambientales.
- Renfe Viajeros tiene suscritos convenios y acuerdos de colaboración con diversas entidades del ámbito de la discapacidad para favorecer el intercambio de conocimiento y la facilitación del transporte ferroviario (CERMI, ONCE, Plena Inclusión y COCEMFE).

Rail Sustainability Index (RSi)

Rail Sustainability Index ha sido diseñado para y con la comunidad ferroviaria mundial. La herramienta ha sido diseñada para proporcionar a los miembros de la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) un sistema de calificación específico y una plataforma digital de apoyo basada en los Objetivos de Desarrollo de Naciones Unidas (ODS) para evaluar el desempeño de cada empresa ferroviaria en función de una selección de indicadores clave de rendimiento (KPI).

El grupo de trabajo del proyecto llevó a cabo una evaluación de materialidad frente a los 17 ODS. Ello definió qué objetivos están más directamente alineados con las actividades ferroviarias y con la labor de la Plataforma de Sostenibilidad de UIC. Este ejercicio resultó en la selección, por consenso, de 7 ODS para la primera versión de 2022, en los que el ferrocarril puede realizar sus mayores aportaciones, y demostrarlas, incluyendo los siguientes ODS directos:

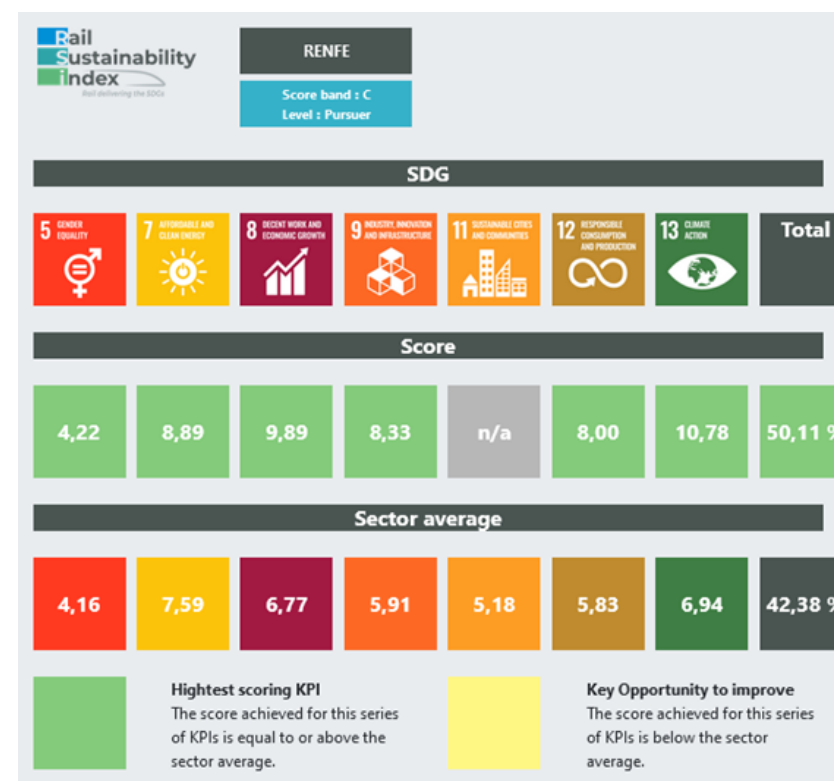
- 5. Igualdad de género
- 7. Energía Limpia y Asequible
- 8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico (ODS directo para Renfe)
- 9. Industria, Innovación e Infraestructura (ODS directo para Renfe)
- 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles (ODS directo para Renfe)
- 12. Consumo y Producción Responsable
- 13. Acción por el Clima (ODS directo para Renfe)

El Grupo Renfe, coincide con RSI en la definición de 4 objetivos directos, por lo que ambos sistemas resultan complementarios.

En correspondencia con los 7 objetivos señalados, se desarrolló un conjunto de 21 indicadores clave y 51 variables (recopiladas o calculadas y que consisten en cifras cuantitativas y aspectos cualitativos). El grupo de trabajo estableció una ponderación para cada uno de los ODS con base en un ejercicio de priorización.

En la primera campaña se han integrado datos de 2019, 2021 y 2022 para poder determinar tendencias y compararla con los objetivos establecidos para 2030. La metodología empleada está avalada por el Banco Mundial, y se va vincula con el actual Folleto 330 de UIC denominado "Indicadores para informes ambientales". En un próximo futuro, de alineará con el contenido de las Directrices voluntarias para la sostenibilidad de UIC (IRS 30330) actualmente en desarrollo.

Para Renfe, el resultado en 2022 ha sido 50,11 sobre 100, superando en un 18,2% la media de las 36 empresas estudiadas. Un resultado positivo pero modesto que sugiere numerosas áreas de mejora en Sostenibilidad, desde el punto de vista de la Unión Internacional de Ferrocarriles.



8.5. Contribución a la sociedad

8.5.1. Contribución al desarrollo sostenible de España

Renfe contribuye de forma directa a la economía nacional a través de la riqueza que generamos, los impuestos que pagamos, las compras que realizamos a nuestros proveedores, etc., y de forma indirecta mediante la contratación de servicios de seguridad, limpieza, servicios a bordo, etc., las contribuciones a la sociedad, las inversiones ambientales, entre otras.

Contribución de Renfe a la sociedad

Económica	Social	Ambiental
698,9 M€ Salarios	16.082 Empleados	92,64 Wh/UT Intensidad energética-eficiencia energética
6,15 M€ Impuestos	15.499 Empleos indirectos	4,77 gr.CO ₂ /UT Huella de carbono
197,6 M€ IRPF y Seguridad Social pagado por empleados	8,45 M€ Formación	89,3 % Reducción huella de carbono respecto a 1990
221,7 M€ Seguridad Social	99,72 Horas de formación por empleado	4,57 Mill. Tm. CO ₂ (eq) Ahorro anual de carbono, por sustitución de otros modos
1.099 M€ Cánones por uso de infraestructura y estaciones	20 % Mujeres en el Consejo de Administración	80,8 % de la energía consumida por nuestros trenes procede de fuentes renovables
1.725 M€ Compra de productos y servicios	92,33 % Contrato indefinido	3,9 M€ Gastos e inversiones ambientales
	4.241 Acciones preventivas de salud	99,68 % de la actividad principal (movilidad y logística) alineada con la Taxonomía
	4,45 M€ Contratación CEE	
	18,87 M€ Inversión en la comunidad	
	82,16 M€ Contribución a la comunidad	

8.5.2. Accesibilidad en Renfe

En Renfe entendemos la accesibilidad como el compromiso que adquirimos directamente con la sociedad para mejorar las prestaciones y aumentar la calidad de nuestros servicios. Trabajamos por un ferrocarril accesible que nos permita ejercer el derecho a la movilidad, eliminando las barreras excluyentes y, garantizando con ello, la autonomía personal.

Plan de accesibilidad 2020-2028

En 2020 lanzamos nuestro Plan de Accesibilidad 'Renfe con las Personas' que recoge los compromisos de la empresa para mejorar la accesibilidad de todos los servicios a todas las personas en el período 2020-2028 y contribuir con ello, a la mejora de la experiencia de cliente. La inversión en adquisición de flota accesible, en remodelación de la flota existente o en estaciones de Cercanías en las que Renfe tiene competencia, es sólo una de las bases de nuestra actuación en accesibilidad.

Durante 2022, la adquisición de nuevo material y la remodelación de nuestros trenes para hacerlos accesibles nos ha permitido que el 66,7 % de nuestros trenes sean accesibles.

Porcentaje de trenes accesibles-Servicio comerciales por producto

	2020	2021	2022
AVE	100%	100%	100%
Larga Distancia	66,9%	75,2%	75,2%

Porcentaje de trenes accesibles- Servicio Público (OSP) por producto

	2020	2021	2022
Avant	100%	100%	100%
Media Distancia	55,2%	59,9%	57,1%
Cercanías	58,1%	63,8%	62,0%
Ancho Métrico	57,9%	57,9%	61,7%

El plan de accesibilidad también contempla la realización de obras en las estaciones de Cercanías para la creación de itinerarios accesibles que permitan a nuestros clientes con movilidad reducida desplazarse por las estaciones sin ningún tipo de ayuda.

Durante 2022 se dotó de itinerario accesible o itinerario accesible con paso *strail* a un total de 18 estaciones:

- Barreda
- Blimea
- Candas
- Noreña
- Perlora
- Pesues

- Carballón
- El Barcenal
- Hernani-Centro
- Hoz De Anero
- Laviana
- Llodio
- Roiz
- San Vicente de la Barquera
- Solares
- Torremolinos
- Treceño
- Veriña

Porcentaje de estaciones accesibles por tipo de estación

	2020	2021	2022
Estación > 750 viajeros /día	69,7%	70,1%	72.5%
Estación < 750 viajeros /día	50,8%	52,0%	54.6%

Acuerdos y colaboraciones



Los acuerdos y colaboraciones con las entidades del ámbito de la discapacidad facilitan un conocimiento exacto de las necesidades de las y los clientes con necesidades especiales aportándonos

conocimiento. En este sentido, mantenemos acuerdos de colaboración con distintas entidades para abrir nuevas vías de conocimiento y colaboración.

El conocimiento del ámbito de la discapacidad y su inclusión forman parte inseparable de los objetivos que Renfe se ha propuesto conseguir durante el período del Plan de accesibilidad, con la certeza de que las personas son el centro.

El viaje que Renfe realiza junto con las entidades de la discapacidad representa un trayecto en el que el conocimiento recíproco servirá, en definitiva, para mejorar como empresa comprometida con la sociedad aportando tanto interna como externamente, valores sociales.

Para cumplir el objetivo de dar a conocer y difundir el mensaje de inclusión que Renfe ha interiorizado junto con las entidades de la discapacidad, se ha puesto en marcha un calendario de conmemoraciones anuales que vendrá a poner de manifiesto el compromiso de Renfe con las personas y con la accesibilidad como herramienta de inclusión.

Durante 2022, hemos desarrollado la campaña de comunicación y formación denominada '¡En Renfe viajamos hacia la inclusión!'. Coincidiendo con la conmemoración de diversos días en la intranet de la compañía se ha elaborado una colección de infografías donde, además de explicar

cada una de las discapacidades o patologías, se dan consejos de cómo interactuar y comunicarte con las personas que las tienen:

- Día Internacional de la Epilepsia.
- Día Mundial del Síndrome de Down.
- Día Mundial de la Concienciación sobre el Autismo.
- Día Nacional de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Día Mundial de la Esclerosis Múltiple.
- Día Internacional de las Personas Sordociegas.
- Semana Internacional de las Personas Sordas.
- Día Internacional de las Lenguas de Signos.
- Día de las Personas de Edad.
- Día Mundial de la Discapacidad Visual.
- Día Mundial de la diabetes



renfe con las Personas

Asimismo, con motivo del Día de las personas con Discapacidad, desde el 28 de noviembre al 3 de diciembre celebramos la II Semana de la Accesibilidad en Renfe en la que se programaron una serie de acciones de conocimiento y divulgación con diferentes ejes temáticos para cada día: personas de edad y movilidad, accesibilidad y viaje, mujeres y discapacidad, discapacidad sensorial y viaje, y juventud y discapacidad.

Tarjeta Dorada

En Renfe estamos firmemente comprometidos con la movilidad de todas las personas. Por eso, las personas con una discapacidad igual o superior al 33%, las personas pensionistas mayores de 18 años en situación de incapacidad permanente y las personas mayores de 60 años, pueden acogerse a los descuentos que ofrece la Tarjeta Dorada.

Durante el año 2022 se han vendido billetes por valor de 148 millones de euros con Tarjeta Dorada y el número de Tarjetas Doradas ascendió en 2022 a 2.112.740 tarjetas, de las que 51.132 fueron emitidas a acompañantes de personas con discapacidad. La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 43.421.522 euros en 2022.

Asimismo, desde este año, nuestros clientes podrán renovar su tarjeta dorada a través de la web de la compañía obteniendo su tarjeta en formato PDF y *passbook* para móviles con una validez de entre 1 y 3 años.

8.5.3. Dialogo con los Grupos de Interés

Principales canales de comunicación con los grupos de interés

	Empleados	Clientes	Sociedad	Proveedores
Informes anuales				
Intranet / Web corporativa				
Aplicaciones para teléfonos y tabletas				
Correo electrónico				
Mensajes SMS				
Información telefónica				
Comunicados internos informativos				
Reuniones				
Acciones formativas				
Buzones de sugerencias				
Canal Ético				
Redes sociales				
Comités con representantes				
Canales y puntos de atención al cliente				
Comités de clientes				
Ferias, eventos y encuentros				
Campañas de publicidad				
Asociaciones empresariales				
Notas de prensa				
Perfil del Contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público				
Relaciones Institucionales (CC.AA., AA.PP., Congreso, Senado, etc.)				

Comités de Clientes

Los Comités de Clientes han sido en el pasado el referente y primera piedra para fomentar el acercamiento a los clientes y mejorar la prestación del servicio.

Durante el 2022 Renfe Viajeros, y en base al esfuerzo formativo realizado en materia de Experiencia de Cliente, capacitando a numerosos profesionales de todos los ámbitos territoriales, se plantea modernizar la actuación configurando lo que hemos denominado Foros de Experiencia de Cliente (CX).

Dichos Foros CX se constituyen con una muestra representativa de clientes seleccionados al azar, desarrollando sesiones de trabajo en las que se analiza el “pasillo del cliente” (*Customer Journey* del viaje) identificando la experiencia vivida, los elementos de satisfacción e insatisfacción, así como el esfuerzo emocional que requiere la interacción de los clientes en cada una de las etapas del viaje.

Los primeros Foros de Experiencia de Cliente se celebraron en A Coruña, Ourense y Vigo. Ante la buena acogida de la medida, dichos encuentros se han extendido por otras zonas geográficas, habiéndose realizado de forma similar en Toledo, Madrid, Bilbao y San Sebastián.

Está previsto seguir llevando a cabo Foros CX en el resto de los territorios, protocolizando la actuación como una medida necesaria que permita escuchar la Voz del Cliente de forma periódica y complementaria con las habituales encuestas de percepción de Calidad.

Centros de Servicios al Cliente

Los centros de Servicios al Cliente Renfe se encuentran en las estaciones con un flujo considerable de viajeros. Este servicio proporciona a los clientes, además de información, la capacidad de gestionar cualquier aspecto relacionado con el viaje, como cambios, devoluciones, regularizaciones de billetes, posventa, recepción de menores acogidos a Tarifa 211, emisión de facturas etc. También realizan gestiones de viajeros con enlace (Billete Integrado) a los que acompañan hasta su tren de continuación para enlaces comprometidos o con menos de 30'. Igualmente gestionan las Salas Club en estaciones con centros de servicios y salas club integrados.

La actividad en los Centros de Servicios durante 2022 se cifró en 1,55 millones de clientes atendidos en las siguientes estaciones: Albacete los Llanos, Alicante Término, Barcelona Sants, Camp de Tarragona, Córdoba Central, Girona, Granada, Lleida Pirineus, Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Málaga María Zambrano, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

Estudio continuo con encuestas online

En 2020 Renfe puso en marcha un sistema de encuestas online en Alta Velocidad y otros Servicios Comerciales para conocer la experiencia de viaje de sus clientes, en para lo que diariamente se envían por correo electrónico invitaciones a una encuesta online. Este estudio busca aportar un

sistema de indicadores complementario con las encuestas de calidad y que permitan tener el pulso diario de nuestros servicios.

Asimismo, en 2022 se ha iniciado un nuevo estudio, extendiendo este sistema de encuestas online al producto Avant.

Diálogo con las Administraciones

Renfe cuenta con representantes institucionales en las Comunidades Autónomas. Su cometido es fortalecer la interlocución y la colaboración entre Renfe y las administraciones territoriales en todo aquello que concierne a la prestación y la mejora de los servicios en su respectiva demarcación y ámbito de influencia.

Para ello, los representantes institucionales están en contacto con las administraciones autonómicas y locales, así como con grupos, asociaciones y colectivos sociales, todo ello conducente a la paulatina mejora de la movilidad y de la calidad de la prestación de los servicios ferroviarios.

Actualmente, Renfe cuenta con representantes institucionales designados en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Catalunya, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Navarra y País Vasco, asumiendo directamente la gerencia de área de RRII la representatividad en la Comunidad de Madrid, La Rioja y Aragón.

Organismos de Consumo y Asociaciones de Consumidores

Renfe está adherida voluntariamente al Sistema Arbitral de Consumo y, desde el área de Mediación y Arbitraje, se da contestación a las notificaciones y requerimientos procedentes de las Oficinas Municipales de Información al Consumidor (OMIC) y Asociaciones de Consumidores.

Asimismo, presta su colaboración en ponencias y jornadas sobre los Derechos de los consumidores en materia de transporte ferroviario, que se organizan por parte de Organismos de diferentes Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

Presencia de Renfe en Ferias y Congresos

Para potenciar el negocio y dar un impulso a las relaciones externas de la empresa, Renfe participa en diversos foros, congresos y ferias, especialmente en los relacionados con la vertiente turística, formativa, de innovación y nuevos desarrollos.

La cita más destacada, como cada año, en el mundo del turismo fue FITUR, en Madrid. La feria es una de las grandes referencias para los profesionales del turismo tanto para los mercados receptivos y emisores a nivel mundial. Además de FITUR, Renfe apostó un año más por la feria B-TRAVEL, el mayor evento ferial de España destinado al público viajero final, en Barcelona. B-Travel es el gran punto de encuentro de agencias de viajes, operadores de cruceros, compañías de transporte y empresas de servicios turísticos.

En otros sectores tan variados como el formativo-educativo (Aula, Saló de l'Ensenyament) o el de estrategia e innovación (South Summit, Global Mobility Call, Smart City Expo, Rail Live...) Renfe ha querido tener presencia activa, con stand o espacios propios (en ocasiones compartidos con otras empresas del Grupo MITMA) en aquellas ferias de interés o de mayor calado social.

Presencia en Redes sociales

Con más de diez años de presencia en las redes sociales, Renfe dispone de cuentas en las principales plataformas con el fin de ofrecer a los usuarios un hilo de comunicación directo con la empresa donde plantear sus dudas y sugerencias o recabar información.

En Twitter, Renfe ha implantado cuentas especiales para la información diaria de la circulación ferroviaria, así como otras para la información de trenes de Cercanías.

Además, ha establecido un sistema de avisos por mensaje privado para las redes de Cercanías Madrid y Rodalies de Catalunya, que próximamente se ampliará al resto de los núcleos que opera.

El blog "Destinos" ofrece al público general todo tipo de temas relacionados con el ferrocarril, entrevistas con personal de diversos ámbitos y reportajes literarios y fotográficos. Para el futuro próximo, el objetivo de Renfe es abrir cuentas en nuevas plataformas y consolidar el servicio en las actuales, siempre pensando en sus clientes, sin olvidar aquellos usuarios de las redes sociales que todavía no lo son.

Cuentas de Renfe en Redes Sociales:



Twitter:

- @Renfe
- @Inforenfe
- @Avlo
- @CercaniasMadrid
- @Rodalies
- @CercaniasVLC
- @CercaniasAvisos
- @AvisosRodalies



Facebook

- Renfe
- Avlo



Instagram

- Renfe
- Avlo Renfe



TikTok



LinkedIn



Destinos



YouTube

Participación en foros externos

Para fomentar la transparencia en su gestión, Renfe lleva a cabo un diálogo continuo con todos sus grupos de interés, a través de múltiples canales de comunicación, encuentros presenciales y mediante su participación en diferentes asociaciones y entidades como:

- Forética
- Red Española del Pacto Mundial
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Club Excelencia en Gestión Vía Innovación
- Asociación Española de la Calidad
- Grupo Español de Crecimiento Verde
- Foro de Marcas Renombradas Españolas
- Asociación para la Defensa de la Marca (ANDEMA)
- Instituto de Oficiales de Cumplimiento, Grupo de trabajo del Sector Público
- Asociación Española de Compliance (ASCOM), Grupo de trabajo del Sector Público
- Asociación Española de Cumplimiento (CUMPLEN)
- Instituto de Auditores Internos
- Asociación Española de Gerencia de Riesgos y seguros
- MaaS Alliance
- Railway Innovation Hub
- Railgrup
- Plataforma Tecnológica del Ferrocarril
- Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros
- Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías (AEUTRANSMER)
- Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)
- Comunidad de Empresas Ferroviarias y Gestores de Infraestructura Europeos (CER)
- Unión Internacional de Transporte Público (UITP)
- Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT)
- Forum Train Europe en el Área de Mercancías (FTE Mercancías)
- Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)
- General Contract for Use of Wagons (GCU)
- European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (EUROFIMA)
- Latin Rail
- USHSR (United States High Speed Rail Association)
- Asociación Española del Transporte (AET)

En 2022, El sector ferroviario español de viajeros representado por Renfe, iryo, Euskotren y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) anunciaron la creación de la Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros.

La Asociación, cuya finalidad pasa por representar en una sola voz al sector, tiene por objetivo la contribución a los cambios y la mejora regulatoria, apoyar y defender el modo de transporte ferroviario por sus valores ambientales y sociales y el fomento de las políticas y cambios normativos que apoyen el trasvase modal de otros medios de transporte al tren.

Grupo de Acción de Responsabilidad Social en Empresas Públicas

Esta plataforma colaborativa empresarial tiene como objetivo fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en materia de Responsabilidad Social Empresarial sobre aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno. También visibilizar casos de éxito empresarial, trasladar herramientas y tendencias relevantes a nivel internacional y contribuir positivamente al liderazgo de las empresas públicas en la Responsabilidad Social, todo ello dentro del nuevo paradigma de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y de la Agenda 2030.

Este grupo está coordinado por Forética, organización de referencia en el fomento de la RSE en España. Además de Renfe pertenecen a este Grupo, Adif, Aena, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, CESCE, Corporación Empresarial Pública de Aragón, Correos, Emasesa, ENAIRE, Enresa, Extremadura Avante, Grupo ENUSA, Grupo Tragsa, ICEX España Exportación e Inversiones, ICO, INCIBE, INECO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, Renfe, RTVE y Valenciaport, entre otros.

En 2022, el Grupo de Acción ha dedicado este año a conocer las acciones más destacadas para avanzar hacia la cero emisiones netas y a reflexionar cuál es el papel de las entidades públicas a la hora de promover mayores estándares de cuidado y promoción de salud y bienestar en las empresas públicas.

Grupo de Acción de Empresas Públicas ODS – Ministerio de Asuntos Sociales

El objetivo de este grupo de trabajo es facilitar la colaboración en iniciativas, estudios, programas, medidas y acciones de forma conjunta entre las entidades públicas que colaboran para crear sinergias de aprendizaje y poder avanzar así en el cumplimiento de los ODS.

Los asuntos más relevantes tratados acorde a los cuatro Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, son:

- Principio de Lucha Contra la Corrupción: El Buen Gobierno: código ético, compliance y transparencia.
- Principio de Medio Ambiente: La Economía Circular y la Gestión de Residuos

- Principio de Derechos Humanos: La Debida diligencia y los derechos humanos en empresas transnacionales.
- Principio de Normas laborales: La Diversidad e inclusión. Criterios de contratación relacionados con la discapacidad.

Además de reconocer las novedades en reporte con criterios ASG (Ambiental, Social y Gobernanza) o sobre del estudio de Alineamiento de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) con los ODS que realiza el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

8.5.4. Acción social

Conflicto armado en Ucrania

Renfe ha ofrecido la gratuidad en todos sus trenes para los ciudadanos de Ucrania que han llegado a nuestro país y deseen desplazarse a cualquier punto del territorio nacional, así como para aquellos que deseen salir hacia Francia.

Para la gestión de todos los movimientos de inmigrantes ucranianos, Renfe organizó toda su operativa principalmente en Barcelona, que se configuró a modo de centro de conexión para recibir a refugiados que lleguen a España o para la salida de ciudadanos hacia Francia y, posteriormente, a otros puntos de Europa. A esta terminal llegaban los trenes transfronterizos de Elipsos, que comunican Francia con España y los trenes chárteres entre París-Barcelona, todos ellos gratuitos. También se recibieron personas que han llegado en autobuses y avión, entre otros.

Junto con Cruz Roja, se han organizado dispositivos de asistencia en diferentes puntos, centros de servicios y otros espacios en las estaciones ferroviarias de toda España donde llegan refugiados. Se facilitó el traslado de todos los refugiados en trenes regulares o en trenes especiales, con avituallamiento gratuito para todos los refugiados hasta sus destinos finales.

Una vez en Barcelona, los refugiados pudieron tomar cualquier tren de Renfe y continuar su viaje. Para poder beneficiarse de la gratuidad de los trenes de Renfe, los ciudadanos ucranianos debían llevar un pasaporte o documento de identidad y presentarlo en los puntos de venta de Renfe, en los centros de servicio o en las taquillas de las estaciones.

Desde que se inició el conflicto, y hasta el 27 de diciembre de 2022, se habían emitido más de 231.000 billetes gratuitos para refugiados ucranianos.

Renfe también contó con un dispositivo de asistencia en la estación de Madrid Puerta de Atocha, en el que está presente Cruz Roja. En esta estación se recibían refugiados que viajaban a distintos destinos y se realizaban los enlaces con otros servicios para llegar a los destinos finales.

Por otro lado, se estableció otro dispositivo para recibir a refugiados en Irún, en este caso para los que llegaban vía Hendaya, en el que también participa Cruz Roja.

Corredor ferroviario humanitario de mercancías a Ucrania

Renfe y Transfesa Logistics enviaron un tren con 400.000 kilos de mercancía desde Madrid-Abroñigal hasta Ucrania, uniendo nuestro país al corredor solidario que ya ha puesto en marcha DB Cargo desde Alemania.

Renfe Mercancías aportó las locomotoras en España, así como la mitad de los contenedores de cada tren (10 de 21), que trasladó el tren desde Madrid hasta la frontera con Francia donde se conectará con un tren internacional de Transfesa Logistics de larga distancia, organizado juntamente con el Grupo DB hasta Ucrania con parada intermedia en Colonia.

Por su parte, Transfesa Logistics-DB Cargo organizó la operativa, puso tracción en Francia, Alemania, Polonia y Ucrania, vagones, contenedores, camiones, almacenes y la operación de cambio de ejes de los vagones, tanto en la frontera hispanofrancesa como en la polaco-ucraniana.

El tren transportó las donaciones de distintas ONGs, ayuntamientos e instituciones, canalizadas a través de la Comunidad de Madrid, que cedió el espacio de almacenaje del Hospital Zenda, convirtiéndose en un centro de ayuda en coordinación con la Embajada de Ucrania

Este nuevo corredor ha estado a disposición de ONGs, instituciones o empresas que tengan grandes volúmenes de donaciones y ha permitido transportar toda esta ola de solidaridad, consiguiendo hacer llegar la ayuda directamente a Ucrania, ya que el ferrocarril es el único medio de transporte que ha podido entrar en muchas zonas del país. Además, este tren ha permitido transportar el equivalente a 21 camiones, lo que simplifica y acelera la llegada de la ayuda humanitaria a la población ucraniana.

Además, Renfe Mercancías transportó 600 toneladas de maíz desde Ucrania hasta Barcelona. Tras dos meses de viaje, la terminal de Can Tunis de Barcelona recibió los 25 contenedores de 40 pies de cargados con 600 toneladas de maíz ucraniano tras culminar el proyecto piloto.

Este proyecto piloto, ha pretendido analizar la viabilidad técnica y económica del transporte ferroviario de cereal a través de la autopista ferroviaria que atraviesa Europa desde Lodz, Polonia, hasta Barcelona Can Tunis como alternativa al modo marítimo en un momento marcado por la guerra en Ucrania y las incidencias en los puertos.

Colaboración de los empleados

Renfe colaboró con la Embajada de Ucrania en la recogida de productos básicos y material sanitario. La Embajada de Ucrania entabló diversos acuerdos con diferentes locales para formar

una red de recogida de ayuda destinada a Ucrania. Estos fueron los encargados de recibir a los voluntarios/as que quieran aportar productos.

A través de la Intranet de la compañía se compartió con la plantilla el listado de puntos oficiales para realizar donaciones. De esta forma, los profesionales de Renfe pudieron acudir a estos lugares y contribuir con tu aportación.

Desde la organización se facilitó una lista de los artículos más necesarios: productos de higiene, medicamentos y comida de larga duración.

Otra vía que se habilitó para hacer donaciones fue a través de diversas ONGs y plataformas donde los empleados de Renfe pudieron hacer su aportación *Ukraine lives*, que colaboró directamente con la Embajada de Ucrania, *Save the Children*, Cruz Roja, Acción Contra el Hambre, ACNUR, Oxfam Intermón, Aldeas Infantiles y el Comité de Emergencia formado por diversas ONGs.

Voluntariado Corporativo

Renfe ha colaborado un año más con la Fundación Exit en su Proyecto de Voluntariado Corporativo Coach Exit. 22 empleados y empleadas de diferentes perfiles, Sociedades y ubicaciones geográficas de nuestra empresa orientaron y acompañaron, a través del coaching a jóvenes en situación de vulnerabilidad social provenientes de una experiencia de fracaso escolar y les motivaron para que continúen con su formación.

Los profesionales de Renfe acompañaron a los jóvenes en Madrid, Barcelona, Zaragoza, Sevilla, Asturias, Valencia y Huelva, acercándolos a aquellas áreas que tenían para ellos un interés mayor. Compartieron tiempo con profesionales de distintas áreas de la compañía: trenes, talleres, comercial, atención al cliente, Centro de Gestión de Operaciones, formación, entre otras, acercando a los jóvenes al mundo laboral y a las oportunidades que presenta, contribuyendo así a enfocar mejor su futuro profesional.

También tuvieron una sesión con profesionales de selección de Renfe en la que tuvieron la oportunidad de ver cómo se hace un CV, cómo desenvolverse en una entrevista o cómo participar en un *rol play* con otros candidatos/as.

Con nuestra participación en estas ediciones, Renfe cumple con sus principios de responsabilidad social orientando y ayudando a mejorar la empleabilidad de personas jóvenes en riesgo de exclusión y mostramos nuestra empresa como una opción laboral de interés para los jóvenes.

Contratación con Centros Especiales de Empleo

Renfe contribuye a la integración laboral de personas que sufren alguna discapacidad a través de la colaboración con diferentes Centros Especiales de Empleo (CEE). Durante 2022 Renfe ha invertido más de 4,45 millones de euros a través de diferentes licitaciones adjudicadas a CEE.

Concienciación y sensibilización a Clientes

Renfe ha emitido en sus trenes de alta velocidad y larga distancia videos de diferentes organizaciones, asociaciones y entidades sin ánimo de lucro, etc., dentro de su compromiso con la inclusión social, la discapacidad, la diversidad, la lucha contra la pobreza, el cambio climático, los ODS y, en general, por el apoyo al Tercer Sector, en el marco de la Responsabilidad Social Empresarial de la empresa.

Durante este año, Renfe colaboró en las campañas de sensibilización y concienciación de las siguientes entidades:

- Fundación Reina Sofía, campaña 'Inteligencia Natural'
- WWF, 'La hora del planeta'
- Federación Española de Bancos de Alimentos, campaña 'La Gran Recogida de Alimentos', entre otros.

Tren del Deporte Español

En el marco del programa 'El Tren del Deporte Español', Renfe y el Consejo Superior de Deportes mantienen un acuerdo para impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible y preferente entre los deportistas de alto nivel, para participar en competiciones deportivas en el territorio nacional.

El objeto de este acuerdo es la promoción de los servicios de Renfe, dentro del citado programa, y su utilización por los deportistas, con especial atención a los de alto nivel y a través de las federaciones deportivas, clubes y otras entidades análogas del deporte español.

Con estas acciones, Renfe da un paso más en el compromiso con la promoción y el apoyo al deporte que ya viene desarrollando históricamente a través de acuerdos con federaciones, entidades y clubes, así como con la movilidad sostenible de los deportistas españoles a través de sus servicios de transporte.

Además, con motivo del Día Mundial de la Salud Mental, Renfe, RTVE y la Fundación Blanca de Apoyo al Deportista, anunciaron la producción de un documental sobre la importancia de la atención de la salud mental de los deportistas. Los objetivos de este documental es proyectar la importancia de la atención de la salud mental, conocer más de cerca las diferentes causas que provocan alteraciones mentales, la importancia de acudir a servicios de asistencia profesional en esta materia y al apoyo del entorno como base de una óptima recuperación.

Cientes Solidarios

Renfe ha mantenido los acuerdos de colaboración que tiene con diferentes ONG, entre las que se encuentran Aldeas Infantiles, Federación de Padres de Niños con Cáncer y Nuevo Futuro.

Con esta acción, Renfe reconoce el importante trabajo social que desempeñan estas organizaciones y que permite a los clientes y clientas fidelizados colaborar de forma sencilla a través del programa Más Renfe.

Donaciones de los clientes de la tarjeta Más Renfe a ONGs

Euros	2020	2021	2022
Aldeas infantiles	6.775	11.654	24.807
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer	17.461	26.433	60.424
Nuevo Futuro	2.670	3.739	8.669
Total	26.907	41.826	93.900

A lo largo de este año se ha implantado restauración con compra anticipada en formato Box para clientes que viajan en opciones sin restauración incluida, lo que permite a los clientes consumir en el asiento y llevarse lo que no deseen consumir en el momento.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles es la entidad que tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico del ferrocarril.

Renfe forma parte del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en el que están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español. Actualmente, el presidente de Renfe es presidente de la Fundación. Como patrono fundador de la institución, Renfe contribuye con su aportación a la realización de las actuaciones que la Fundación emprende para el cumplimiento de sus fines.

Entre las principales actividades de la Fundación destacan:

- Los museos del ferrocarril de Madrid y de Cataluña
- La Biblioteca Ferroviaria, el Centro de Documentación y el Archivo Histórico Ferroviario
- La revista Vía Libre
- Las Vías Verdes, itinerarios cicloturistas y senderista

- El concurso fotográfico “Camino de Hierro” y los Premios del Tren “Antonio Machado” de Poesía y Cuento
- Centro de Formación y de I+D+i, especializado en transporte terrestre, en particular ferroviario

Aportación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Miles euros	2020	2021	2022
Contribución global	1.736	1.642	2.040

8.5.5. Desperdicio alimentario en los trenes

Renfe tiene como objetivo reducir al mínimo el desperdicio alimentario de los servicios de restauración y cafetería a bordo de los trenes, como parte irrenunciable de su compromiso medioambiental y de sostenibilidad.

En esta línea, el nuevo contrato de servicios a bordo, trae consigo mejoras en este ámbito que se suman a las que ya se habían implantado en años anteriores: el formato ‘Box’ para los aperitivos y meriendas, que permite a los clientes llevárselo a su casa o a la oficina para consumirlo más tarde, si no la quiere consumir en el momento; o el sistema de gestión de caducidades de bandejas y productos de cafetería que permite reutilizar productos no consumidos si no se ha roto la cadena de frío.

Así, por ejemplo, nuestro prestador de catering tiene el compromiso de reducir el desperdicio de alimentos aprovechando un 10% del volumen de residuos orgánicos en los próximos 5 años, trabajando fundamentalmente en las fases previas de la cadena de producción, planificando de forma más eficaz las necesidades y generalizando en la implantación de biodigestores en sus unidades de producción.

Para satisfacer las exigencias de Renfe Viajeros en materia de sostenibilidad y calidad medioambiental, el nuevo adjudicatario del contrato de servicios a bordo a su vez ha contado con proveedores de primer nivel que comparten objetivos de sostenibilidad y calidad medioambiental relativos al bienestar animal, compras locales y responsables o clasificación selectiva de residuos, por citar algunos ejemplos.

8.5.6. Proyectos culturales y educativos

XIV Concurso fotográfico “Acercando tu objetivo”

Cercanías de Madrid realizó la decimocuarta edición del Concurso Fotográfico ‘Acercando el objetivo’ con el que incentiva esta disciplina artística en distintos formatos: reportajes, publicidad, retrato, creativo, entre otros.

Con este concurso, Renfe Viajeros quiere estar más cerca de sus clientes, fomentando tanto el transporte público sostenible y limpio que representa el tren como la cultura, a través del arte de la fotografía.

XVI Certamen de Relatos Cortos “El tren y el viaje”

Este Certamen pretende fomentar y promover la lectura, entre los viajeros del tren de Cercanías, ofreciendo así una imagen distinta del tren, más allá de los objetivos de empresa ligada al transporte y como empresa comprometida con la mejora del entorno y el interés por la cultura.

Renfe quiere de esta manera, involucrar a nuestros viajeros y a todos los ciudadanos a participar en este proyecto en el que los trenes se convierten en punto de encuentro entre los viajeros y los libros mediante la escritura de pequeños relatos cortos o microrrelatos, género literario actualmente en alza. Los premios se entregaron en junio, en el espacio Hard Rock Hotel.

Concurso de relatos cortos Mujeres y Viajeras

Por segundo año consecutivo Rodalies organizó un concurso de relatos cortos con motivo de la celebración día de la Mujer.

Este Concurso tiene como objetivo promover la creatividad literaria y el interés por la lectura entre los viajeros, a través de relatos cortos “Mujeres y Viajeras” ambientados en los trenes de Rodalies de Catalunya y su entorno.

La iniciativa se enmarcó en los actos de celebración del Día Internacional de la Mujer, con los que Renfe quiere dar visibilidad y mostrar su compromiso con la igualdad entre géneros y el empoderamiento de las mujeres.

Catálogo de actividades escolares

Los Núcleos de Cercanías de Asturias (AM y Convencional), Santander, Cantabria, Madrid Murcia/Alicante y Valencia ofrecen un amplio catálogo de actividades escolares agrupadas por temáticas o por municipios con tarifas especiales para grupos escolares.

Se realizan descuentos para grupos y escolares a partir de 10 personas, con un descuento a la ida del 30%, y un 40 % en ida y vuelta, los menores de 12 años viajan con un descuento del 50%, los grupos escolares por cada 10 billetes obtendrán un billete gratuito.

El objetivo es ofrecer al profesor una herramienta de ayuda a la hora de programar y preparar cada una de las actividades extraescolares propuestas para cada ciclo. También se pretende fomentar el uso del ferrocarril entre los jóvenes como un medio de transporte eficaz y respetuoso con el medio ambiente.

Cercanías Madrid presentó su nuevo catálogo 2022-2023 en septiembre, en el Jardín Botánico, donde se difundieron las nuevas actividades, como fórmula de reactivación plena tras la parada de acciones a consecuencia de la pandemia.

8.5.7. Turismo cultural

Renfe sigue apostando por estos productos, incorporando cada año novedades a partir de la experiencia de temporadas anteriores, mejorando itinerarios, servicios, atenciones. Junto a los trenes más especiales, Renfe dedica también algunos de sus trenes habitualmente adscritos a servicios regulares, para conformar trenes de jornada, a destinos de especial atractivo turístico, en ocasiones con actores a bordo que dan un toque muy especial a un día de tren, ocio y cultura, es decir: turismo ferroviario.



Otros trenes turísticos



En 2022, Renfe, en colaboración con el Ayuntamiento de Campo de Criptana, puso en marcha el Tren de los Molinos. Un nuevo tren de turismo temático que circulará entre Madrid y la localidad ciudadrealeña. El tren tiene como objetivo la promoción de la localidad manchega al tiempo que la de los servicios ferroviarios que presta Renfe.

Asimismo, la Diputación de León y Renfe pusieron en circulación en 2022 un tren turístico en el que los viajeros podrán disfrutar de la “Ruta del sabor ferroviario y la minería”. Se trata de un recorrido por la línea de Ancho Métrico a bordo de un tren histórico, que aúna la experiencia paisajística, cultural y gastronómica alrededor de la historia ferroviaria y minera de la montaña oriental leonesa.

Trenes Turísticos Galicia y Asturias

Los Trenes Turísticos de Galicia son fruto de la colaboración con la Xunta de Galicia, Renfe e Instituto Orensano de Desarrollo Económico (INORDE). Estos trenes proponen una serie de itinerarios de un día a bordo de un tren tematizado, con servicio de guía especializado y traslados complementarios en autobús. Estos recorridos están diseñados para promocionar y dar a conocer el patrimonio, la naturaleza y la cultura de distintas zonas de Galicia.

Las rutas que se proponen en el programa son: Ourense Termal y Versalles Gallego; Los Faros; Pazos y Jardines Históricos.; Vino de la Ribeira Sacra del Sil; Vino de las Rías Baixas; Vino de Monterrei; Vino Ribeiro-Rías Baixas; Vino Valdeorras-Ribeira Sacra; La Lamprea; Lugo Romano; Mosteiros; y Ribeira Sacra del Miño.

Asimismo, el Gobierno del Principado de Asturias y Renfe han puesto en marcha el proyecto Trenes turísticos de Asturias para impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible y promocionar también actividades culturales y sociales en Asturias. Son tres rutas temáticas de un día que combinan viajes en tren con visitas guiadas a espacios singulares de la comunidad: Ruta de la biosfera y la Mina, Ruta de la Sidra y los dinosaurios y la Ruta de los Puertos y Acanilados.

8.5.8. Patrocinios y acuerdos comerciales

Renfe mantiene una amplia colaboración en numerosos eventos y actividades a lo largo del año, especialmente para darse a conocer usando los soportes de promoción y difusión de estas actividades, aumentando así su presencia publicitaria para ganar notoriedad de marca entre el público asistente.

Estas colaboraciones promocionales o patrocinios publicitarios se refuerzan además mediante una serie de facilidades y ventajas en el traslado ferroviario y con la cesión de espacios de difusión y promoción (video a bordo de los trenes, acciones en redes sociales de Renfe, cartelería en estaciones de Cercanías, etc., logrando mayores sinergias entre Renfe y las actividades patrocinadas).

En cuanto a los sectores o áreas de interés caben destacar:

- **Promoción del deporte**, como las acciones desarrolladas bajo el paraguas de “El Tren del Deporte Español”, de forma conjunta con el Consejo Superior de Deportes, o los numerosos acuerdos de “Transporte Oficial” con federaciones, entidades y clubes deportivos tanto

masculinos como femeninos en todas sus categorías, de deportes como fútbol, baloncesto, balonmano, hockey, rugby, etc.

- **Promoción del turismo** con diversos ayuntamientos o con sus patronatos de Turismo: Madrid, Málaga, Palencia, Burgos, Albacete, Alicante, Cuenca, Orihuela, etc., para la promoción turística de estas ciudades.
- **Promoción de la cultura**. Renfe alcanzó acuerdos con Fundación del Gran Teatre del Liceu, Museo del Prado, FUNDOS Museo Gaudí y Velázquez Tech Museum,, entre otros, así como presencia en Festivales de Cine y Teatro como el Festival de Cine Fantástico de Sitges, Festival de Teatro Temporada Alta, la SEMINCI, el Festival de Cine de Málaga, , El festival de Cine de Alicante, , el Festival de Cine de Sevilla, CiBRA Festival del Cine y la Palabra de Toledo, Festival Cinema Jove de Valencia, Festival de Cine de Albacete, etc.

Museos en red. Viaja y descubre

Renfe dispone de un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Cultura y Deporte para la promoción de la red de museos estatales, de gran variedad y riqueza, que se encuentra repartida por todo el territorio español.

Los clientes de Renfe podrán disfrutar de un 50% de descuento en el precio de la entrada presentando su billete de tren Ave, Larga Distancia en las taquillas de los museos adscritos al programa: Museo Arqueológico Nacional, Museo de América, Museo del Traje, Museo Cerralbo, Museo Nacional del Romanticismo, Museo Sorolla, Museo Nacional de Antropología y Museo Nacional de Artes Decorativas de Madrid, Museo del Greco y Museo Sefardí de Toledo, Museo Nacional de Cerámica y de las Artes Suntuarias ‘González Martí’ de Valencia; Museo Nacional de Escultura y Museo Casa de Cervantes de Valladolid; Museo Nacional y Centro de Investigación de Altamira de Santander; Museo Nacional de Arqueología Subacuática. ARQVA de Cartagena (Murcia) y el Museo Nacional de Arte Romano de Mérida (Badajoz).

8.6. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético

8.6.1. Código Ético

El Grupo Renfe cuenta desde 2014 con su Código Ético, como pilar básico en el que se sustenta su entorno de control, cumplimiento, ética y buen gobierno corporativo; tomando como referencia la misión, la visión y valores del Grupo Renfe, su estrategia de Responsabilidad Social Empresarial y de Sostenibilidad, y sus compromisos como firmante de los Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

El Código Ético, cuyo cumplimiento está previsto en la cláusula 10ª del Convenio Colectivo de aplicación, así como en el régimen disciplinario definido para el personal no sujeto al Convenio

Colectivo, está publicado tanto en la página web de la compañía, como en la intranet de Grupo Renfe, resultando accesible para todos los grupos de interés.

Así, el compromiso del Grupo Renfe con el favorecimiento de la ética e integridad como pilares de nuestra actuación, se pone de manifiesto en la creación de la Comisión del Código Ético. Esta Comisión es el órgano encargado de velar por el cumplimiento del Código Ético, y de resolver cualquier duda interpretativa en materia de ética e integridad. Para ello cuenta con el apoyo de la Secretaría de la Comisión del Código Ético, conformada por la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Grupo Renfe imparte formación periódica a sus empleados a través del área de Compliance, donde se incluyen aspectos sobre gestión ética y cuya realización es de carácter obligatorio. para todos los empleados.

Actualmente todo el sistema de ética del Grupo Renfe, en el que se enmarca el Código Ético de la organización se encuentra en un proceso de adaptación a las nuevas obligaciones que requerirá la próxima aprobación de la Ley reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

Canal Ético

Uno de los elementos esenciales del Modelo Organizativo y de Gestión para la prevención de delitos (Modelo de Compliance) del Grupo Renfe es establecer mecanismos de comunicación de conductas relativas al incumplimiento de las normas de actuación y los principios recogidos en el Código Ético y el Modelo de Compliance, que puedan implicar irregularidades y/o la comisión de delitos. Todos los profesionales que tengan indicios razonables de la comisión de un hecho de esta naturaleza deben comunicarlo a través de este canal.

Este mecanismo se ha configurado en el Grupo Renfe a través del Canal Ético, y según lo establecido en el Protocolo de funcionamiento del Canal Ético.

El Canal Ético es accesible a través del buzón (codigoetico@renfe.es) por todos los empleados del Grupo Renfe, así como por cualquier tercero externo a la organización (proveedores, colaboradores, clientes y otros grupos de interés).

El alcance del Canal Ético comprende la realización de consultas, sugerencias y/o denuncia de irregularidades, sobre aspectos relativos a la interpretación y cumplimiento del Código Ético, así como del resto de normativa interna del Grupo Renfe y el Modelo de Compliance

Todas las comunicaciones recibidas tienen la consideración de información confidencial, pudiendo recibirse también anónimas. En todos los casos, existe un compromiso expreso del Grupo Renfe para preservar la confidencialidad, reflejado en el Protocolo de funcionamiento del Canal Ético y en el Reglamento de funcionamiento de la Comisión del Código Ético.

Monitorización del Canal Ético del Grupo Renfe

La actividad del Canal Ético es monitorizada de forma anual a través de la emisión del Informe sobre el grado de cumplimiento del Código Ético. Este informe es aprobado por la Comisión del Código Ético, y elevado al Comité de Dirección de Renfe Operadora, así como al Consejo de Administración de Renfe Operadora y del resto de sociedades del Grupo, para su información.

En mayo se aprobó el Informe anual sobre el grado de cumplimiento del Código Ético 2021, y durante las sesiones, celebradas en junio, de los diferentes Consejos de Administración de las sociedades del Grupo, los consejeros tomaron también conocimiento de éste.

Así, en lo que respecta a las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético durante el ejercicio 2022, se han recibido un total de 60. Asimismo, a través del Canal Ético, el Grupo Renfe no ha sido informado de ningún caso de corrupción, ni vulneración de derechos humanos en el ejercicio. De igual forma, tampoco se ha condenado a través de sentencia firme, por delitos de corrupción, o que atenten contra los derechos humanos, a ninguna de las sociedades del Grupo Renfe ni a sus consejeros.

8.6.2. Adhesiones del Grupo Renfe

El Grupo Renfe mantiene un compromiso de gestión empresarial responsable, siguiendo unos principios fundamentales de ética, transparencia, integridad y buen gobierno. Como prueba de ello:

- Es firmante del Pacto Mundial desde el año 2005, una iniciativa internacional propuesta por Naciones Unidas cuyo objetivo es conseguir un compromiso voluntario de las entidades en Responsabilidad Social, por medio de la implantación de Diez Principios basados en derechos humanos, laborales, medioambientales y de lucha contra la corrupción.
- Ha asumido como propias la Declaración Universal de los Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE y la Declaración Tripartita de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Cumple con lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
- Se ha adherido al Código Ético Mundial para el Turismo de la Organización Mundial del Turismo, OMT. Este código es un marco fundamental de referencia para el turismo responsable y sostenible.



Pacto Mundial
Red Española



8.6.3. El Sistema de Cumplimiento Normativo

Grupo Renfe cuenta con un marco general de cumplimiento y de ética reflejado en el Modelo organizativo y de gestión para la prevención de riesgos penales o Modelo de Compliance, que sigue las mejores prácticas, nacionales e internacionales, en materia de cumplimiento, prevención del fraude, integridad y lucha contra la corrupción.

Así, Grupo Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance como órgano de cumplimiento encargado de supervisar y verificar la eficacia del funcionamiento del mencionado Modelo, con el objetivo de crear una verdadera cultura de cumplimiento corporativa y transmitirla a todos los miembros del Grupo Renfe.

En este sentido, se describen a continuación los principales hitos en materia de cumplimiento ético y lucha contra la corrupción y el fraude desarrollados durante el ejercicio 2022:

■ Actualización de la identificación y evaluación de riesgos penales y controles

Uno de los elementos principales del Modelo de Compliance es la existencia de un proceso de identificación y evaluación periódica y continua de los riesgos en materia de compliance penal de cada una de las sociedades del Grupo Renfe.

Durante este ejercicio 2022 se ha realizado una verificación del Modelo de Compliance, con especial incidencia en los Mapas de Riesgos Penales y Controles del Grupo Renfe. Como resultado se han planificado diferentes acciones a abordar durante los próximos ejercicios, cuyo objetivo es la mejor del Modelo de Compliance y sus Mapas de Riesgos Penales y Controles.

El Mapa de Riesgos Penales y Controles del Grupo Renfe ha identificado aquellos riesgos en materia de derechos humanos que, de conformidad con el art. 31 bis del Código Penal pueden generar responsabilidad penal de la empresa. En este sentido, y como novedad, se ha introducido el riesgo de trata de personas, debido a las actividades de transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania a través del territorio español.

■ Actuaciones en materia de lucha contra la corrupción y el soborno

Grupo Renfe cuenta con un marco normativo interno de carácter general en materia de cumplimiento cuyo principal objetivo es servir como guía para la actuación de sus profesionales, reforzando su voluntad de dar cumplimiento a los valores que demanda nuestra sociedad en relación con la honestidad, la transparencia y la observancia estricta de la legalidad. Por ello, Grupo Renfe muestra su absoluto rechazo y aversión a la comisión de cualquier tipo de irregularidad o incumplimiento de la normativa interna, de la normativa externa, o de nuestros valores éticos.

De conformidad con lo anterior, los principales instrumentos previstos en Grupo Renfe en materia de cumplimiento y lucha contra la corrupción son:

- Código Ético y sus disposiciones en materia anticorrupción, suponiendo un paso más en el compromiso de la organización con la ética y la integridad que rigen su gestión empresarial y su cultura corporativa.
- Canal ético.
- Política de Cumplimiento Normativo y Penal del Grupo Renfe.
- Modelo Organizativo y de Prevención de Riesgos Penales (Modelo de Compliance), con el objetivo final de prevenir la comisión de riesgos penales, entre los que se encuentran aquellos asociados a la corrupción y soborno; y, establecer un sistema eficaz y adecuado de supervisión y control del cumplimiento de la normativa que permita identificar de forma temprana cualquier irregularidad o debilidad que pudiera darse en la ejecución de los procesos internos.
- Clausulados en materia de Cumplimiento y ética, para todos aquellos con los que contratemos. En este sentido, al régimen interno de contratación le es de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública. Por este motivo, en la elaboración de los procesos de licitación del Grupo Renfe se asegura la competencia y capacitación técnica y legal, así como la independencia de los licitadores.
- Procedimientos internos de medidas antifraude para la gestión de fondos europeos, en el marco de desarrollo de proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Durante el 2022 el Grupo Renfe ha elaborado su Plan de Medidas Antifraude, dentro del cual se enmarca la aprobación del Procedimiento de Gestión de los conflictos de intereses en los procedimientos de contratación previstos dentro del marco del PPTR, como respuesta a los requerimientos europeos, permitiendo así gestionar los riesgos de fraude relacionados con la ejecución de los proyectos financiados con fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Debido a la creciente actividad internacional del Grupo Renfe, desde el área de Compliance se ha venido participando con la Dirección Internacional a través del análisis de posibles socios de negocio, mediante, por ejemplo, el envío de cuestionarios que éstos deben cumplimentar, así como a través de la definición del clausulado en materia de ética y cumplimiento.

- El área de Compliance colabora en los diferentes procesos de homologación de proveedores asesorando en materia de ética y cumplimiento.
- Elaboración de auditorías internas, que permiten mitigar y controlar estos riesgos y, en consecuencia, los delitos económicos relacionados con la corrupción y el soborno.

▪ Comunicación y formación en materia ética y de prevención de la corrupción

La Dirección de Auditoría Interna y Compliance, en coordinación junto con la Dirección de Formación del Grupo Renfe, establecen las necesidades anuales específicas de formación y comunicación en materia de compliance, para el Grupo Renfe. Estas necesidades son identificadas teniendo en cuenta: i) las novedades normativas y posibles requerimientos de formación, ii) aquellas áreas donde se ha identificado un nivel de riesgo más alto, o iii) las modificaciones internas producidas:

- Plan de Formación en materia de Compliance para toda la organización 2020-2022. A lo largo del ejercicio 2022 se ha finalizado la impartición de dicho proyecto formativo a los empleados de Renfe. No obstante, de forma periódica, todas las nuevas incorporaciones son formadas en la materia.
- Impartición de formación en materia de Compliance dentro de los Programas de Acogida de nuevas incorporaciones del Grupo Renfe.
- Publicaciones en Interesa de acciones de comunicación en materia de compliance, entre las que pueden destacarse la publicación del informe sobre el grado de cumplimiento del Canal Ético 2021.

8.6.4. Portal de la Transparencia

En el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, acceso a la información y buen gobierno, el Grupo Renfe publica en su página web aquella información relevante de su actividad, a través de un apartado específico para el título de "Transparencia". Desde esta sección se accede a información institucional, organizativa y de planificación, así como a información económica presupuestaria y estadística.

Desde el mismo apartado, las personas interesadas en obtener información adicional del Grupo Renfe, dentro del ámbito establecido en la citada Ley de Transparencia, pueden enviar sus solicitudes a través de un enlace al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado.

En 2022, Renfe recibió un total de 96 solicitudes de información que fueron atendidas en su totalidad dentro de los plazos definidos por la citada Ley. En 34 de las 96 solicitudes se concedió el total de la información requerida, en 27 más se facilitó parcialmente. El resto de las solicitudes

fueron denegadas (13) o inadmitidas (22) por diversas razones. La mayor parte de estas solicitudes estaban referidas a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros.

8.6.5. Sistema de control interno

Como parte integrante y fundamental del Sistema de Control Interno, el Grupo Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance, lo que dota al Grupo de un órgano independiente que ayuda a garantizar el cumplimiento de las normas, políticas, planes, procedimientos y objetivos establecidos, así como la salvaguarda del patrimonio, la fiabilidad e integridad de la información y la utilización económica y eficiente de los recursos, aportando mejoras en los sistemas de control. Además, el Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), como se detalla más adelante.

De acuerdo con el Estatuto de Auditoría Interna (aprobado por el Consejo de Administración en fecha 25/01/2021), el objetivo general de la función de Auditoría Interna de Renfe es ofrecer a la Dirección del Grupo y a las Comisión de Auditoría y Control una seguridad razonable de que el Grupo está en disposición de lograr sus objetivos de negocio, a través de un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos y control interno.

La labor del auditor interno no debe ser de mera revisión de los sistemas de gestión de riesgos y de control interno, sino que debe ir más allá, emitiendo propuestas de mejora y recomendaciones encaminadas a fortalecer el entorno de control y el gobierno de la Sociedad.

La función de Auditoría Interna del Grupo Renfe ha obtenido, como resultado de la evaluación externa de calidad realizada, en 2022, la más alta calificación posible, y el certificado *Quality Assessment*, otorgada por el Instituto de Auditores Internos de España, órgano externo e independiente de referencia en el sector, que forma parte de la red internacional Global IIA.

Por otro lado, la entidad pública empresarial Renfe Operadora está sometida a la supervisión de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), a través de la Oficina Nacional de Auditoría, tanto para las cuentas individuales como para las cuentas consolidadas.

Por su parte, las empresas filiales del Grupo Renfe (Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.), con consideración de empresas del Grupo a efectos de consolidación contable, están obligadas a la supervisión de sus cuentas anuales por un auditor externo. La revisión de cuentas del ejercicio 2022 la ha realizado PKF Attest.

Aparte de las funciones de tutela que ejerza el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, existen organismos externos de supervisión y vigilancia como la IGAE y el Tribunal de Cuentas que fiscalizan la actividad del Grupo Renfe.

Esta supervisión adicional por organismos independientes dota de mayor seguridad y fiabilidad a la información del Grupo Renfe.

Comisión de Auditoría y Control de Renfe

La entidad pública empresarial, en el marco de lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, consideró conveniente y oportuno, contar de forma voluntaria, con una Comisión de Auditoría y Control, dependiente del Consejo de Administración.

La Comisión tiene, entre sus funciones, servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del auditor externo. Igualmente, aprueba el Plan anual de auditorías internas que lleva a cabo la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Esta Comisión, a 31 de diciembre de 2022, ha celebrado 6 reuniones y está integrada por: 1 Consejera-Presidenta; 2 Consejeros-Vocales, 1 Secretario No-Consejero y 1 Vicesecretaria No-Consejera.

Comisiones de Auditoría y Control de las cuatro Sociedades Mercantiles Estatales

La Comisión tiene, entre sus funciones, servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del auditor externo. Igualmente, aprueba el Programa Anual de Trabajo de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

En el año 2022 la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Viajeros, Renfe Fabricación y Mantenimiento; y Renfe Alquiler han celebrado 6 reuniones. Por su parte, la Comisión de Auditoría y Control de Renfe Mercancías ha celebrado 5 reuniones.

Estas Comisiones están integradas por un máximo de tres (3) Consejeros, sin funciones ejecutivas, designados de entre los miembros del Consejo de Administración de su sociedad, teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos.

Sistema de control interno de la información financiera

El Grupo Renfe dispone de un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) que es un sistema de gestión específico dentro del Sistema de Gestión de Riesgos del Grupo.

El objetivo del SCIIF del Grupo Renfe es proporcionar una seguridad razonable sobre la fiabilidad de la información financiera generada. A su vez, tiene como fin asegurar que los riesgos de

errores, omisiones o fraude en la información de los procesos clave están siendo controlados, ya sea por prevención, detección, mitigación, compensación o corrección, proporcionando una certeza suficiente de que los controles internos funcionan de manera efectiva.

El SCIIF es una parte del control interno y se configura como el conjunto de procesos que el Consejo de Administración, las Comisiones de Auditoría, la alta dirección y todo el personal del Grupo Renfe llevan a cabo para proporcionar seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera que se suministra a los grupos de interés, tanto internos como externos.

La documentación que integra el SCIIF está constituida, principalmente, por los siguientes elementos:

- Política del sistema de control interno de la información financiera del Grupo Renfe.
- Manual de gestión y supervisión del sistema de control interno de la información financiera del Grupo Renfe.
- Matrices de riesgos y controles.
- Narrativas de los procesos.
- Análisis del alcance del ejercicio.
- Informes como resultado de los trabajos de autoevaluación.

En cada ejercicio se establece el alcance de las sociedades y procesos relevantes considerados en el SCIIF, de acuerdo con la materialidad calculada que se basa en criterios cualitativos y cuantitativos. Para el ejercicio 2022 no se ha producido ninguna modificación con respecto al alcance del ejercicio anterior, siendo las sociedades consideradas en el sistema, además de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.

Durante el ejercicio 2022 se han llevado a cabo trabajos de autoevaluación o reporting, además de la revisión y actualización de algunos procesos del SCIIF y se ha hecho seguimiento del estado de implantación de los planes de acción definidos.

Además, por parte de Auditoría Interna, se ha realizado la supervisión de los procesos clave identificados que corresponden según el plan anual de auditorías, el seguimiento de los planes de acción y se han presentado los informes correspondientes a las Comisiones de Auditoría y Control.

8.6.6. Gestión de riesgos empresariales

La Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Renfe establece el marco general de actuación, así como los principios básicos, los procedimientos y las responsabilidades para llevar a cabo el control y la gestión de los riesgos a los que debe enfrentarse el Grupo Renfe.

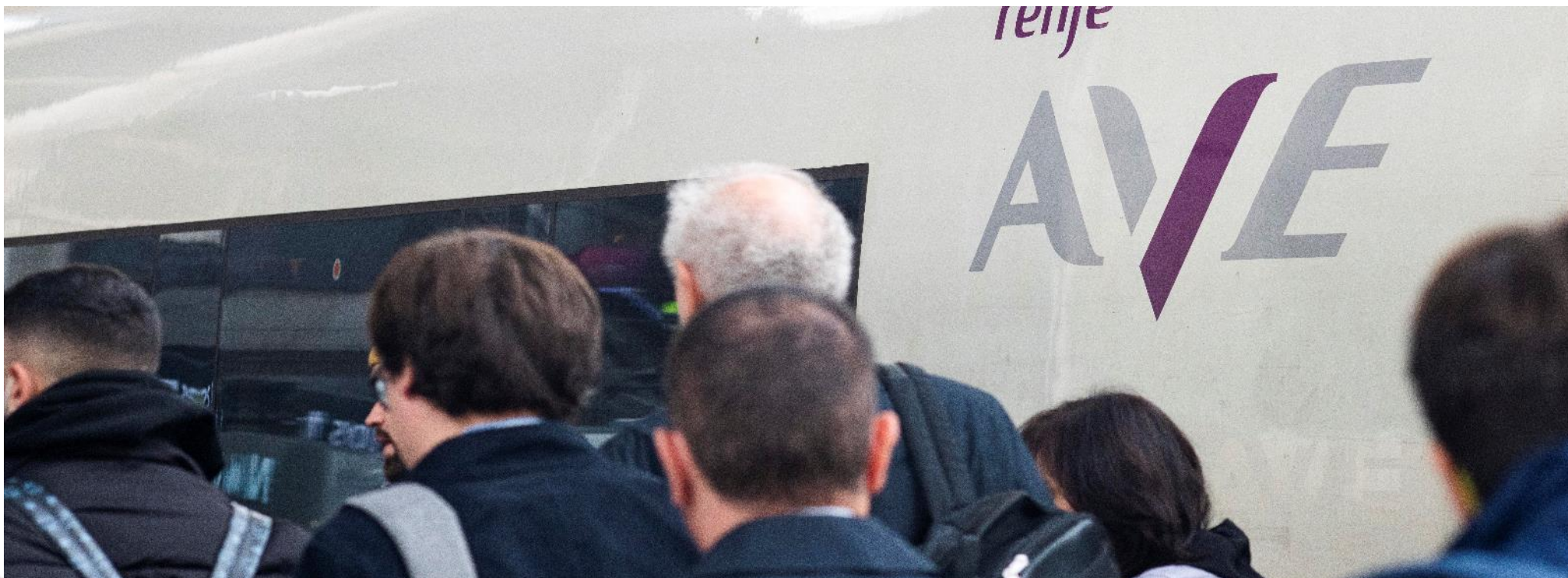
En la Política de Control y Gestión de Riesgos se definen las responsabilidades de los distintos miembros de la organización en relación con la existencia, definición, funcionamiento y supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos, siendo el Consejo de Administración el responsable de su existencia y la Alta Dirección el garante de su funcionamiento.

El objetivo de este Sistema de Gestión de Riesgos es asegurar razonablemente que todos los riesgos significativos son identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Se pretende lograr un entorno donde exista la capacidad de trabajar con riesgos de manera controlada, gestionándolos de una manera activa, permitiendo aprovechar nuevas oportunidades.

Mediante la Gestión del Riesgo se pretende sistematizar los procedimientos y sistemas de control interno ya existentes en la compañía, así como incrementar u optimizar las medidas de identificación, control y mejora en el caso de que se detectaran debilidades susceptibles de ser cubiertas.

El Grupo Renfe cuenta con Sistemas de Riesgos específicos para determinados eventos, que por sus características y por la regulación legal existente, se consideran de especial transcendencia y con modelos de gestión *ad hoc* (Seguridad en la Circulación, Seguridad del Mantenimiento, Seguridad Física, Autoprotección, Riesgos Laborales, Compliance Penal, Medioambiente, Ciberseguridad y SCIF).

Además, el Grupo Renfe cuenta con un sistema general de Gestión de los Riesgos Empresariales y ha establecido para ello un modelo basado en la identificación de las amenazas específicas que pueden afectar a cada uno de los procesos del Grupo Renfe. Con la adopción de este modelo de evaluación y control de riesgos empresariales por procesos se promueve la participación de los trabajadores y se genera e impulsa una cultura de riesgos en la organización.



The background of the slide features a close-up, shallow depth-of-field photograph of a workspace. A silver laptop is partially visible on the left, with a stack of papers and folders resting on its keyboard. A black pen with silver accents lies horizontally across the foreground. The papers are of various colors (white, yellow, red, blue) and some have faint blue circular patterns. The overall lighting is soft and professional.

9.

INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

9. Informe Anual de Gobierno Corporativo

9.1. Naturaleza jurídica y titularidad

La entidad pública empresarial RENFE-Operadora (matriz del Grupo Renfe), es un organismo público de los previstos en el artículo 84.1 a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que se halla adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado, plena capacidad jurídica y de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio y tesorería propios, en los términos establecidos en la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en su Estatuto.

En el ejercicio de sus funciones, RENFE-Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

En cuanto a las cuatro sociedades filiales del Grupo, Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A., éstas se han constituido bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y tienen la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con lo previsto en el artículo 111 de la Ley 40/2015. Se rigen por sus correspondientes Estatutos y, en lo no previsto en ellos, por el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio y por cualesquiera otras disposiciones generales o particulares que resulten de aplicación, en especial, por la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas y la Ley General Presupuestaria.

Por otro lado, en el marco de la internacionalización del Grupo Renfe, se ha constituido la filial Renfe of America LLC.

Objeto social

El objeto de RENFE-Operadora, establecido en el artículo 3 de su Estatuto, es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluye el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrollen.

Para el cumplimiento de su objeto, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

Asimismo, puede realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén relacionadas con su objeto, incluso, mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

Por su parte, el objeto social de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe, establecido en el artículo 2 de sus Estatutos, es el siguiente:

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios ferroviarios de alquiler del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación de material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias

Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad de forma directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrán desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero

Datos identificativos del Grupo Renfe

Denominación social:

RENFE-Operadora

CIF: Q-2801659-J

Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Página web: www.renfe.com

Denominación social:

Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Sociedad Mercantil Estatal S.A.

CIF: A-86868304

Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:

Renfe Fabricación y Mantenimiento
Sociedad Mercantil Estatal S.A.

CIF: A-86868239

Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil
Estatal S.A

CIF: A-86868114

Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal
S.A

CIF: A-86868189

Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:

Renfe of America LLC

Domicilio Social: 170 I Directors Blvd., Suite 300
Austin, TX 78744

Los órganos de Gobierno de la entidad son:

1. El Consejo de Administración.
2. El Presidente.

Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano superior y ejecutivo al que corresponde la dirección de la organización y la gestión de la compañía. Está formado por los siguientes miembros:

- Presidente de Renfe como Presidente del Consejo de Administración.
- 14 vocales independientes nombrados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tres de los cuales pertenecen a los sindicatos CCOO, UGT y SEMAF.
- Secretario del Consejo.
- Vicesecretaria del Consejo.
- Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

De los 14 vocales que forman parte del Consejo de Administración de Renfe a 31 de diciembre de 2022, 4 son mujeres (28,57%) y 10 hombres.

Todos los miembros del Consejo son profesionales con una dilatada experiencia en organismos oficiales, empresas públicas y privadas, con un alto compromiso manifiesto por los asuntos ambientales, sociales y relativos a la sostenibilidad que implican a Renfe.

Las competencias del Consejo de Administración de RENFE-Operadora, que se reúne con una periodicidad mensual, están establecidas en el Estatuto de Renfe, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre.

Respecto a la retribución, los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Ministerio de Economía y Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre. Hay que significar que los vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2022, sólo se han abonado dietas a 10 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año y por consejero.

9.2. Órganos de Gobierno de RENFE-Operadora

La organización y funcionamiento de RENFE-Operadora están recogidos en el Capítulo II de su Estatuto ("De la organización y funcionamiento de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora", artículos 7 a 19, ambos incluidos).

Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2022

Presidente:

D. Isaías Táboas Suárez
Presidente de RENFE-Operadora

Vocales:

D. Benito Bermejo Palacios
Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Miguel Ángel Escolano Sánchez
Sindicato UGT

D^a. Beatriz Alcocer Pinilla
Vocal Asesora en el Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Gonzalo García Andrés
Secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa

D. Juan Jesús García Fraile
Sindicato SEMAF

D^a. Cristina Tarrero Martos
Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés
Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Jesús Manuel Gómez García
Subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D. Juan Antonio López Aragón
Asesor del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D^a. Marta Martínez Guerra
Directora General de Servicios del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

D^a. Rocío Báguena Rodríguez

Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Alfonso Sahuquillo López

Vocal Asesor del Gabinete de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos Ministerio de Hacienda y Función Pública

D. Mariano Sanz Lubeiro

Sindicato CCOO

D. Miguel Ángel Uriondo López

Asesor en el Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

Secretario del Consejo:

D. José Luis Marroquín Mochales
Secretario General y del Consejo de Administración de Renfe

Vicesecretaria del Consejo:

D^a. M^a Uriel Sevillano Rodríguez
Vicesecretaria General y del Consejo de Administración de Renfe

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública:

D^a. M^a. José Gualda Romero
Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda

Funciones del Consejo de Administración

Al Consejo de Administración le corresponden, conforme al Estatuto de la entidad y de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente, las siguientes competencias:

- Determinar la estructura de la entidad, aprobar los criterios generales sobre la organización y las directrices para la elaboración y la modificación de la plantilla, así como para la determinación de las condiciones retributivas básicas, dentro del marco de actuación al que se refiere el artículo 20.
- Dictar las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos propias del Consejo de Administración, en lo no previsto en el Estatuto.

- Aprobar, inicialmente, los presupuestos anuales de explotación y capital y el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para su tramitación, de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Aprobar las cuentas anuales de cada ejercicio económico, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio, todo ello de conformidad con lo establecido en su Estatuto.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que pueda convenir la entidad dentro del límite anual fijado en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.
- Aprobar las tarifas de los servicios de transporte ferroviario y proponer al Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), en su caso, la modificación de las que correspondan a los servicios declarados como obligación de servicio público.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe exceda de 6.000.000 de euros y en los que tengan un importe inferior si lo estimase conveniente.
- Acordar la participación en el capital de cualesquiera sociedades mercantiles cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la entidad, con arreglo a lo previsto en la Ley.
- 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.
- Conferir poderes generales o especiales a persona o personas determinadas.
- Aprobar los acuerdos, pactos, convenios y contratos que considere convenientes o necesarios para la realización de los fines de la entidad, incluyendo la adquisición y enajenación de inmuebles y constitución de derechos reales.
- Aprobar los Pliegos de Prescripciones Generales y Técnicas.
- Aprobar, a instancia del Presidente, la propuesta de los contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse y velar por su adecuado cumplimiento.

- Aprobar el inventario de bienes y derechos.
- Emitir los informes que, conforme a lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en el Estatuto y en las normas de desarrollo de aquélla, deban ser evacuados por la entidad, con carácter preceptivo o potestativo.
- Aprobar las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación interna de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- Las demás que se le atribuyan en su Estatuto o en otras disposiciones.



Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede delegar sus competencias en el Presidente, en las Comisiones Delegadas que se constituyan y en los restantes órganos internos de la entidad que éste determine, con las excepciones que legal y estatutariamente sean de aplicación en su caso.

Perfil de los integrantes del Consejo de Administración

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Isaías Táboas Suárez	Presidente	Licenciado en Historia y ha obtenido diplomas de postgrado en Función Gerencial en la Administración Pública en ESADE y en Dirección de Marketing en EADA. Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público ha sido Secretario de Estado de Transportes (2010-2011), Secretario General de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya (2006-2010) y Director del Gabinete del Ministro de Industria (2004-2006). Anteriormente fue Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Renfe y Delegado de Patrimonio y Urbanismo en Catalunya y Aragón (1991-1996). En el ámbito privado ha estado vinculado a la Universitat Oberta de Catalunya como director de Editorial UOC y Eureka Media SL (1996-2004) y como Director de Proyectos (2012-2013). En la actualidad era Presidente del Consejo Editorial de Observatorio de las Ideas, así como socio fundador de las sociedades Global Transport Register SL y Global Line SL. Ocupa el cargo de Presidente de Renfe desde julio de 2018
Benito Bermejo Palacios	Consejero	Funcionario del Cuerpo Superior de Administradores Generales de la Junta de Andalucía. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, especialidad de Comercio y Marketing, por la Universidad Complutense de Madrid y Diplomado en Dirección de Empresas de Transporte Terrestre por el Instituto de Empresa de Madrid. Inicia la carrera administrativa en el área de transporte por carretera en la Junta de Andalucía hasta 1993, en que se incorpora a la Dirección General de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, en el ámbito de la Inspección del Transporte. Desde 2009 ocupa el puesto de Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación de Transporte Terrestre, en la Dirección General de Transporte Terrestre. Entre 2012 y 2015 ha sido Vocal del Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Es Consejero de la Sección de Transporte de Viajeros y de la Sección de Transporte de Mercancías, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.
Beatriz Alcocer Pinilla	Consejera	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2016. Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público, actualmente trabaja como coordinadora en el gabinete de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desde 2018. Anteriormente ha desarrollado su actividad profesional en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria participando en diversos grupos de trabajo de la Unión Europea, así como en el ámbito de la innovación ferroviaria del programa marco Horizon 2020. En el ámbito privado ha desarrollado su carrera profesional como gerente de proyectos en diversas obras de infraestructuras de transporte durante más de 10 años.
Gonzalo García Andrés	Consejero	Licenciado en Ciencias Económicas, especialidad de Teoría Económica, por la Universidad Autónoma de Madrid, pertenece al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado desde 1999. Ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en el Ministerio de Economía, en áreas del Tesoro y sistema financiero, financiación internacional, política macroeconómica y comercio e inversiones. Ha sido Subdirector General de Comercio Internacional de Servicios e Inversiones, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (2017-2018); Consejero Económico y Comercial, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Washington D.C. (2012-2017); Director General de Financiación Internacional, Ministerio de Economía y Hacienda (2010-2012); Subdirector General de Financiación y Gestión de la Deuda Pública, Dirección General del Tesoro y Política Financiera, Ministerio de Economía y Hacienda (2009-2010); Subdirector General de Análisis Financiero y Estratégico, Dirección General del Tesoro y Política Financiera, Ministerio de Economía y Hacienda (2004-2009). También ha sido profesor asociado de Fundamentos del Análisis Económico en la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid y, hasta su nombramiento como secretario de estado, era socio director de Economía en Analistas Financieros Internacionales (AFI) y profesor en el Máster de Finanzas de AFI Escuela.
Miguel Ángel Escolano Sánchez	Consejero	Cuenta con casi 40 años de experiencia de trabajo en RENFE Fabricación y Mantenimiento, interesado por los temas sociales y laborales, lo que me ha llevado a participar activamente en la labor sindical en defensa de los trabajadores y trabajadoras. Actualmente, ostento el cargo de Secretario Federal del Sector Federal Ferroviario de UGT.
Alfonso Sahuquillo López	Consejero	Licenciado en Economía (Primer Premio Nacional Fin de Carrera) y en Derecho (Tercer Premio Nacional Fin de Carrera). Inició su carrera profesional en el sector privado como consultor en McKinsey & Company. Aprobó la oposición al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado, incorporándose al Ministerio de Comercio, donde desarrolló tareas de identificación de mercados extranjeros con potencial para los productos y servicios de las empresas españolas. Desde 2019 trabaja como economista en la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda, en funciones relacionadas con la estabilidad de las finanzas públicas, y a cargo de las proyecciones presupuestarias y de las relaciones con las agencias de rating y los organismos internacionales. En el ámbito docente es profesor asociado a tiempo parcial de Economía de la Integración Europea y de Macroeconomía Avanzada en la Universidad Carlos III de Madrid.
Miguel Ángel Uriondo López	Consejero	Licenciado en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid, desarrolló su carrera como periodista entre 1999 y 2019 en distintos medios (Europa Press, La Gaceta de los Negocios, Actualidad Económica, Expansión y El Español, entre otros). Posteriormente, fue director de Comunicación en el grupo Globalia (2019-2020), antes de pasar a ocupar la dirección de Gabinete de Presidencia en Adif (2020-2021). Es autor de los libros 'Cómo evitar que tus hijos estudien periodismo' y 'La Píldora Serrahima', así como del proyecto 'Superhumanos' de la Fundación Bankinter. Ha ejercido la docencia en el Máster UCM Hill + Knowlton Strategies de Comunicación Post Digital y en el Máster de Dirección y Gestión de Comunicación, Marketing y Publicidad de IED, entre otros. Ha trabajado además como formación de portavoces independiente para distintas agencias de comunicación a lo largo de los años. Ocupa el cargo de asesor en la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desde 2022.
Juan Jesús García Fraile	Consejero	Ingresó en Renfe en 1980, iniciando su carrera profesional como Ayudante de Maquinista. Ha desarrollado su actividad en el Colectivo de Conducción en las Residencias de Madrid Atocha, Valladolid, Ourense, Vicalvaro Clasificación y Madrid Fuencarral. Se incorporó a la actividad sindical dentro de SEMAF de manera efectiva en el año 1991 como representante en el Comité Provincial C1 de Madrid, siendo elegido Secretario General de SEMAF en 1998, cargo que ostenta en la actualidad. Es Vocal del Consejo de Administración desde el año 2005. Asimismo, es Presidente del Sindicato Europeo de Maquinistas, ALE, desde 2010 y miembro de la Mesa de la Confederación Europea de Sindicatos Independientes, CESI. Desde sus distintas responsabilidades, ha participado en el proceso de transformación del ferrocarril en los últimos años, tanto a nivel nacional como europeo.

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Cristina Tarrero Martos	Consejera	Es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2001. Ha desarrollado toda su carrera profesional en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Tras incorporarse como primer destino en la Dirección General de Carreteras, ha desempeñado distintas responsabilidades en la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Primero como jefa de Área de Fondos Europeos; desde 2008 como directora técnica de la Unidad de Apoyo y, desde julio de 2020, como subdirectora General de Coordinación Económica. Ha sido consejera de Aena Internacional, SASEMAR, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITSA), así como de Enaire. Actualmente es también es Consejera del ICO.
Mariano Sanz Lubeiro	Consejero	Ingresó en Renfe en 1984 como Oficial de Oficio de entrada en el Taller Central de Reparación de Renfe en Valladolid. En Renfe ha desarrollado distintas actividades en el campo de la prevención de riesgos. El primer contacto con el trabajo sindical en salud laboral fue en los talleres de Renfe apoyando e implicándose en el desarrollo del Plan de Prevención en Drogodependencias acordado con la empresa. Después delegado de seguridad e higiene, y luego de Prevención, miembro del Comité General de Seguridad e Higiene de Renfe. En 1994 fue designado Responsable del Gabinete Regional de Salud Laboral. Amplia experiencia institucional y sindical en materias de prevención de riesgos laborales y en medioambiente (miembro de la Comisión de la Comisión de Control y Seguimiento de IBERMUTUAMUR, Miembro de la Comisión Nacional sobre Amianto del INSHT, Miembro titular del Consejo Regional de Salud Laboral de Castilla y León y de su Comisión Permanente, Miembro de la Comisión Regional sobre Inspección de Trabajo de Castilla y León, Responsable del Departamento de atención a drogodependencias en el ámbito laboral, Responsable de las Asesorías Técnico - Sindicales de Salud Laboral de CC.OO. de Castilla y León, Miembro de la delegación de la Confederación Sindical Internacional en las COP 23 de Boon, COP 24 Katowice y COP 25 Chile-Madrid, entre otros. En 2017 se incorpora a la Comisión Ejecutiva Confederal donde es nombrado Secretario de Medio Ambiente y Movilidad de la Confederación Sindical de CC.OO., cargo que ostenta en la actualidad. En 2020 se incorpora como representante de Comisiones Obreras en el Consejo de Administración de Renfe.
Gerardo Luis Gavilanes Ginerés	Consejero	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialidad de Transportes, por la Universidad Politécnica de Madrid, Licenciado en CC. Económicas y Empresariales, especialidad CC Económicas, por UNED y Máster en Gestión y Análisis de Políticas Públicas por la Universidad Carlos III. Ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Fomento, entre otros Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas, Director de la División de Coordinación de la Información Presupuestaria y Director de la División de Asesoría Económica. Es Vocal en la Comisión de Riesgos del Estado (CRE), Representante del Ministerio de Fomento en la Comisión Interministerial de Estadística y Líder de varios Proyectos de Hermanamiento del Ministerio de Fomento con Egipto, Turquía, Bulgaria, Polonia y Rumanía. Asimismo, dispone de experiencia internacional en diversos países y organismo como ONU, Banco Mundial, Comisión Europea (TAIEX), Azerbaiyán, Alemania, Brasil, Bulgaria, Canadá, Cabo Verde, Corea del Sur, Costa Rica, Egipto, República Checa, República Dominicana, Eslovenia, Eslovaquia, EE.UU., Finlandia, Francia, Hungría, Japón, Marruecos, Polonia, Rumania, Suiza, Sudáfrica, Tanzania y Turquía.
Jesús Manuel Gómez García	Consejero	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad CEU San Pablo de Madrid y Máster en Dirección Pública por el Instituto de Estudios Fiscales y la Escuela de Organización Industrial. Pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado y al Cuerpo Técnico de Auditoría y Contabilidad. Ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Hacienda, entre otros Interventor Delegado del Fondo de Reestructuración Ordenada Bancaria (FROB), de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y del Instituto de la Juventud y Director Adjunto del Gabinete del Secretario de Estado de Hacienda y Presupuestos. Ha sido Director General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento entre 2009 y 2012. Actualmente era Interventor Delegado del Servicio Público de Empleo Estatal y miembro del Comité Presupuestario del Consejo de Europa.
Juan Antonio López Aragón	Consejero	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada y funcionario de carrera del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado. Actualmente es asesor del Ministro de Fomento. Con anterioridad, desempeñó distintas responsabilidades en el ámbito del Ministerio de Fomento en la Secretaría General de Infraestructuras, la Dirección General de Carreteras y el CEDEX, así como en el Ayuntamiento de Madrid.
Marta Martínez Guerra	Consejera	Licenciada en Derecho y Ciencias Políticas y de la Administración por la Universidad Autónoma de Madrid y Master in Science-Finance, especialidad Economic Policy por la University of London, SOAS. En la actualidad desempeña el cargo de Directora del Gabinete Técnico del Subsecretario para La Transición Ecológica y el Reto Demográfico en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y es Miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Ha desarrollado su carrera profesional en el Ministerio de Asuntos Económicos y Transición digital donde ha ocupado, entre otros, los puestos de Vocal Asesora de la S.G. de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Vocal Asesora y Coordinadora de Área de la Subdirección General de Legislación de Entidades de Crédito, Servicios Bancarios y de Pago y Consejera Técnica en la S. G. Unidad de Mercado, Mejora de la Regulación y Competencia
Rocío Báguena Rodríguez	Consejera	Rocío Báguena nació en 1972. Es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Tras varios años de actividad profesional en el sector privado, en el año 2000 ingresó en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado. Desde entonces ha desempeñado diversos puestos técnicos y de gestión en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en las áreas de carreteras, transportes y vivienda. Actualmente es Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte en la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afecten a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Durante el ejercicio 2022 se han producido los siguientes cambios en el Consejo de Administración:

Incorporaciones	Ceses
▪ D ^a . Cristina Tarrero Martos (Consejera)	▪ D. Ricardo Mar Ruiperez
▪ D ^a . Beatriz Alcocer Pinilla (Consejera)	▪ D ^a . M ^a Carmen García Franquelo (Consejera)
▪ D ^a . Rocío Báguena Rodríguez	▪ D ^a . M ^a José Rallo del Olmo
	▪ D. Juan Pedro Fernández Palomino

Convocatorias de reunión

El Consejo de Administración se reúne, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente o a petición, al menos, de la mitad de los Vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad y, al menos, once veces al año. Pueden asistir a las reuniones del Consejo de Administración, con voz, pero sin voto, todas aquellas personas que, a solicitud de dicho Consejo o a instancias del Presidente, sean convocadas por éste.

La convocatoria del Consejo de Administración se cursa por el Secretario del Consejo, por escrito, al menos con cuarenta y ocho horas de antelación, recogiendo el orden del día de los asuntos a tratar.

El Presidente puede convocar reuniones extraordinarias sin sujeción al plazo anterior, si existiera a su juicio, motivo fundado o a petición, al menos, de un tercio de los Vocales.

Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario o de quienes los sustituyan, deben estar presentes o representados, en primera convocatoria, la mitad, al menos, de los Vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria debe transcurrir, al menos, el plazo de una hora.



En el año 2022, el Consejo de Administración de RENFE-Operadora celebró 13 sesiones en las siguientes fechas:

Nº de sesión	Fecha
197	31 de enero de 2022
198	14 de febrero de 2022
199	28 de febrero de 2022
200	28 de marzo de 2022
201	25 de abril de 2022
202	30 de mayo de 2022
203	27 de junio de 2022
204	26 de julio de 2022
205	26 de septiembre de 2022
206	11 de octubre de 2022
207	24 de octubre de 2022
208	28 de noviembre de 2022
209	27 de diciembre de 2022

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos del Consejo de Administración se toman por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el Presidente tiene voto de calidad.

Dietas por asistencia a las sesiones del Consejo de Administración

Los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Secretario de Estado de Presupuestos y Gastos por delegación del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, a iniciativa del Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio. Hay que significar que los Vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Presidente

El Presidente de RENFE-Operadora se nombra mediante Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Funciones

Corresponde al Presidente:

- Ostentar la representación de la entidad en juicio y fuera de él, en cualquier acto y contrato y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada.
- Acordar la convocatoria, presidir y fijar el orden del día de las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates que puedan producirse en las votaciones con su voto de calidad.
- Velar por el cumplimiento del Estatuto y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- Ejecutar los acuerdos del Consejo de Administración.
- Ostentar la jefatura superior de todo el personal y ejercer la alta inspección de los servicios de la entidad y la vigilancia del desarrollo de su actividad.
- Proponer al Consejo de Administración la estructura de la organización y determinar la plantilla en el marco de los criterios y directrices aprobados por el Consejo de Administración.
- Acordar el nombramiento y cese del personal directivo de la entidad, debiendo informar de los mismos al Consejo de Administración, y contratar al personal no directivo, fijando sus retribuciones con arreglo a los criterios definidos por el Consejo de Administración y a lo establecido, en su caso, por el correspondiente convenio colectivo, dentro del marco de actuación a que se refiere el artículo 22 del Estatuto.
- Someter al Consejo de Administración las tarifas que éste deba aprobar o modificar y las que deban ser propuestas a la Administración para su aprobación ulterior.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las propuestas de contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse.
- Proponer al Consejo de Administración el programa de actuación plurianual de la entidad y sus presupuestos de explotación y de capital.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe no exceda de 6.000.000 de euros, sin perjuicio de las facultades que al Consejo de Administración atribuye el artículo 9.g) del Estatuto y de su obligación de informar, semestralmente, al referido órgano, de las actuaciones realizadas en el ejercicio de estas competencias.
- Acordar el ejercicio de las acciones y de los recursos que correspondan a la entidad en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y los Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado y jurisdicción.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados.
- Ordenar los gastos y pagos de la entidad y efectuar toda clase de cobros, cualquiera que sea su cuantía.

- Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas al Consejo de Administración.
- Formular las cuentas anuales que deban rendirse al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con la normativa presupuestaria.
- Rendir las cuentas anuales por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado, acompañadas del informe de auditoría, así como del informe de gestión y el previsto en el artículo 129 de la Ley General Presupuestaria.
- Desempeñar las demás funciones que le atribuya el Estatuto y cualesquiera otras normas aplicables, las no conferidas expresamente a otros órganos de la entidad, así como las que le delegue, en su caso, el Consejo de Administración.

Excepcionalmente, en los casos de urgente necesidad, el Presidente puede adoptar las decisiones reservadas a la competencia del Consejo de Administración, viniendo obligado a dar cuenta a éste de los acuerdos adoptados en la primera reunión ordinaria que celebre con posterioridad a la adopción de los mismos, a fin de que sean ratificados.

Sociedades Mercantiles Estatales

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

La estructura de Gobierno de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe se encuentra recogida en el Título III de sus Estatutos ("Órganos de la sociedad", artículos 9 a 22).

Los órganos de Administración y Gobierno de las 4 sociedades filiales son:

1. El Consejo de Administración.
2. La Junta General de Accionista.

Consejos de Administración de cada una de las Sociedades Mercantiles Estatales

Estatutariamente y por decisión del accionista único de las sociedades filiales, se establece que las sociedades estén regidas y administradas por un Consejo de Administración.

La composición del Consejo de Administración de cada una de las 4 sociedades filiales del Grupo Renfe, sus funciones, el régimen de reuniones y de sus acuerdos, etc., están definidos en sus Estatutos, los cuales fueron presentados en el Registro Mercantil de Madrid e inscritos en el momento de la constitución de las sociedades. Las posteriores modificaciones de los mismos también han sido objeto de inscripción en el correspondiente Registro Mercantil.

Funciones

Al Consejo de Administración le corresponde la gestión, administración y representación (en juicio o fuera de él) de la sociedad con las facultades que le atribuyen la Ley y sus Estatutos.

Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede, con sujeción a las disposiciones legales vigentes, delegar sus facultades y atribuciones en una Comisión Ejecutiva y/o uno o varios Consejeros Delegados, con la composición y el régimen de funcionamiento que el propio Consejo determine. La delegación podrá ser solidaria o mancomunada.

En ningún caso podrán ser objeto de delegación la rendición de cuentas y la presentación de balances a la Junta General, ni las facultades que ésta conceda al Consejo, salvo que fuera expresamente autorizado para ello.

En aplicación del artículo 249 bis, del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital (en adelante, TRLSC) no podrá delegar, en ningún caso, las siguientes funciones:

- a. La supervisión del efectivo funcionamiento de las comisiones que hubiera constituido y de la actuación de los órganos delegados y de los directivos que hubiera designado.
- b. La determinación de las políticas y estrategias generales de la sociedad.
- c. La autorización o dispensa de las obligaciones derivadas del deber de lealtad conforme a lo dispuesto en el artículo 230 del TRLSC.
- d. Su propia organización y funcionamiento.
- e. La formulación de las cuentas anuales y su presentación a la Junta General.
- f. La formulación de cualquier clase de informe exigido por la ley al órgano de administración siempre y cuando la operación a que se refiere el informe no pueda ser delegada.
- g. El nombramiento y destitución de los consejeros delegados de la sociedad, así como el establecimiento de las condiciones de su contrato.
- h. El nombramiento y destitución de los directivos que tuvieran dependencia directa del Consejo o de alguno de sus miembros, así como el establecimiento de las condiciones básicas de sus contratos, incluyendo su retribución.
- i. Las decisiones relativas a la remuneración de los Consejeros, dentro del marco estatutario y, en su caso, de la política de remuneraciones aprobada por la Junta General.
- j. La convocatoria de la Junta General de accionistas y la elaboración del orden del día y la propuesta de acuerdos.
- k. La política relativa a las acciones o participaciones propias.

Las facultades que la Junta General hubiera delegado en el Consejo de Administración, salvo que hubiera sido expresamente autorizado por ella para subdelegarlas.

Estructura y Composición

La composición de los Consejos de Administración a 31 de diciembre de 2022, para cada una de las 4 sociedades mercantiles estatales, es como sigue:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D ^a . Anna Balletbó i Puig (Consejera)
D ^a . Elena Espinosa Mangana (Consejera)
D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)
D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)
D ^a . Cristina Tarrero Martos (Consejera)
D. Iván González Espinosa (Consejero)
D. Manel Nadal Farreras (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
D ^a . María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Álvaro Rodríguez Dapena (Consejero)
D. Joan Torres Carol (Consejero)
D. Jordi Xuclà Costa (Consejero)
D ^a . Teresa Cunillera Mestres (Consejera)
D. Javier Anibarro García (Consejero)
D. Gonzalo Díaz García (Consejero)
D. Antonio González Rodríguez (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
D ^a . María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)

D. Jordi Prat Soler (Consejero)

D^a. Ana Cristina Trifón Arévalo (Consejera)

D. Manuel Gómez Acosta (Consejero)

D. Enrique Rubio Herrera (Consejero)

D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)

D. David Pérez Martín (Consejero)

D. Francisco Javier González Matesanz (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D^a. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)

D. Francisco Bonache Córdoba (Consejero)

D^a. Tamara San Teodoro Rodrigo (Consejera)

D^a. Isabel Maestre Moreno (Consejera)

D^a. Carmen Yagüe Nodal (Consejera)

D. Álvaro Navareño Rojo (Consejero)

D^a. Marta Callejón Cristóbal (Consejera)

D^a. Carmen Vélez Sánchez (Consejera)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D^a. María Puente Peláez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe of America LLC

D. Manel Villalante i Llauredó (Co-CEO)

D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo (Co-CEO)

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afectan a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Las modificaciones que se han producido en la composición de los Consejos de Administración de las Sociedades Mercantiles Estatales durante el ejercicio 2022 han sido las siguientes:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Cristina Tarrero Martos (Consejera) D. Iván González Espinosa (Consejero) 	<ul style="list-style-type: none"> D^a. Beatriz Alcocer Pinilla (Consejera) D^a. M^a Carmen García Franquelo (Consejera)

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Teresa Cunillera Mestres (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> D. José García García (Consejero)

Renfe Alquiler de Materia Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Isabel Maestre Moreno (Consejera) D^a. Marta Callejón Cristóbal (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> D^a. Esther Castillo Díez (Consejera)

Convocatorias de reunión

El art. 19 de los Estatutos establece que el Consejo de Administración será convocado por el Presidente mediante escrito dirigido a cada uno de sus miembros con siete (7) días de antelación

a la fecha de la reunión. Asimismo, estará obligado a convocar el Consejo cuando así lo requiera cualquiera de los consejeros con indicación de los temas a tratar.

Por otro lado, dicho artículo recoge aquellos casos en los que el Vicepresidente, si hubiera sido designado, o no habiendo sido designado cualquier otro Consejero, con carácter excepcional, podrá convocar Consejo de Administración y formar el orden del día.

Asimismo, el Consejo podrá celebrar reuniones por vía telefónica o a través de videoconferencia siempre que se pueda garantizar la identidad de los Consejeros asistentes por estos medios.

Se deberá proporcionar a todos los miembros del Consejo cualquier información o documentación disponible y necesaria para la adopción de acuerdos en el seno de una reunión.

Todo Consejero podrá hacerse representar en sus Consejos de Administración por medio de otra persona, que deberá ostentar también la cualidad de Consejero de la sociedad con cargo vigente. La representación deberá conferirse por escrito y con carácter especial para cada reunión, y podrá incluir instrucciones en cuanto al sentido del voto en cada uno de los puntos incluidos en el orden del día.

Las discusiones o acuerdos de los Consejos se llevarán a un libro de Actas y cada Acta será firmada por el Presidente y el Secretario o por quienes les hubieran sustituido en la reunión a la que se refiere el Acta.

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes a la sesión (presentes o debidamente representados), a excepción de aquellos casos para los que la Ley exige el voto favorable de las dos terceras partes de los componentes del Consejo.

En caso de no poderse llegar a dicha mayoría en la toma de acuerdos, el Presidente tendrá voto de calidad para deshacer los posibles empates en las votaciones.

Dietas por asistencia a las sesiones de los Consejos de Administración

El Accionista Único de las cuatro sociedades mercantiles estatales acordó con fecha 3 de mayo de 2019, tomando en consideración la redacción del artículo 217 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital introducida por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre, modificar el artículo 18 de los Estatutos Sociales de las cuatro sociedades mercantiles estatales, en el sentido de establecer la retribución del Órgano de Administración fijando un sistema de dietas, a determinar por la Junta General de accionistas.

Tras la modificación aprobada la redacción del artículo 18 de los Estatutos Sociales es la siguiente: "[...]

Los miembros del Órgano de Administración de la Sociedad tendrán derecho a percibir una compensación por asistencia a sus reuniones consistente en una cantidad máxima aprobada por la Junta General, igual para cada uno de los miembros del Órgano de Administración asistentes a cada reunión del mismo en número que no exceda de 11 reuniones anuales. Este importe máximo aprobado por la Junta General no podrá exceder en ningún caso de la cantidad máxima autorizada

por el Ministerio de Hacienda en función del Grupo en que esté clasificada la sociedad de conformidad con la correspondiente Orden en vigor del Ministerio de Hacienda. El importe aprobado se mantendrá para los siguientes años entretanto no sea modificado por un nuevo acuerdo de la Junta General.

Las compensaciones por asistencia aquí reguladas serán compatibles con las percepciones que puedan corresponder a los miembros del Órgano de Administración por la asistencia o concurrencia a las sesiones cuando sea necesario que éstos se desplacen de su residencia oficial."

El Accionista Único, teniendo en cuenta que las Sociedades Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. están clasificadas como GRUPO 1, y atendiendo a lo dispuesto en la Orden del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales, aprobó, según su grupo de clasificación, una cuantía anual de tales compensaciones por asistencia en: 11.994,00 € anuales. En cuanto a la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A., teniendo en cuenta que la misma está clasificada como GRUPO 3, y atendiendo a lo dispuesto en la Orden del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales, el Accionista Único acordó, según su grupo de clasificación, una cuantía anual de tales compensaciones por asistencia en: 6.854,00 € anuales. La percepción de indemnizaciones por asistencia a los citados consejos de administración de las sociedades mercantiles estatales fue previamente aprobada por el Ministerio de Hacienda en informe emitido por Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas.

De acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente, hay que tener en cuenta que los miembros del Órgano de Administración que tengan la consideración de Altos Cargos no devengarán derecho alguno que les permita percibir las compensaciones aquí especificadas, a excepción de las indemnizaciones por gastos de viaje, estancias y traslados que les correspondan de acuerdo con la normativa vigente.

Junta General de Accionistas de las cuatro Sociedades Mercantiles Estatales

Las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe tienen el carácter de sociedad unipersonal, ya que es la entidad pública empresarial RENFE-Operadora su único accionista.

En estos casos, el socio único ejercerá las competencias de la Junta General (art. 15 del TRLSC), como órgano deliberante en que se manifiesta la voluntad social por decisión de la mayoría en los asuntos de su competencia.

Clases de Juntas Generales

Las Juntas Generales de accionistas podrán ser ordinarias o extraordinarias y habrán de ser convocadas por el Consejo de Administración de la sociedad filial correspondiente.

La Junta General ordinaria, se reunirá necesariamente dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio para censurar la gestión social, aprobar, en su caso, las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación del resultado.

El Presidente y el Secretario de la Junta General, serán los mismos del Consejo de Administración de la sociedad filial.

Adopción de Acuerdos y Actas

Las deliberaciones y acuerdos del Accionista Único se harán constar en Actas extendidas o transcritas en un libro registro especial y serán firmadas por el Presidente y el Secretario.

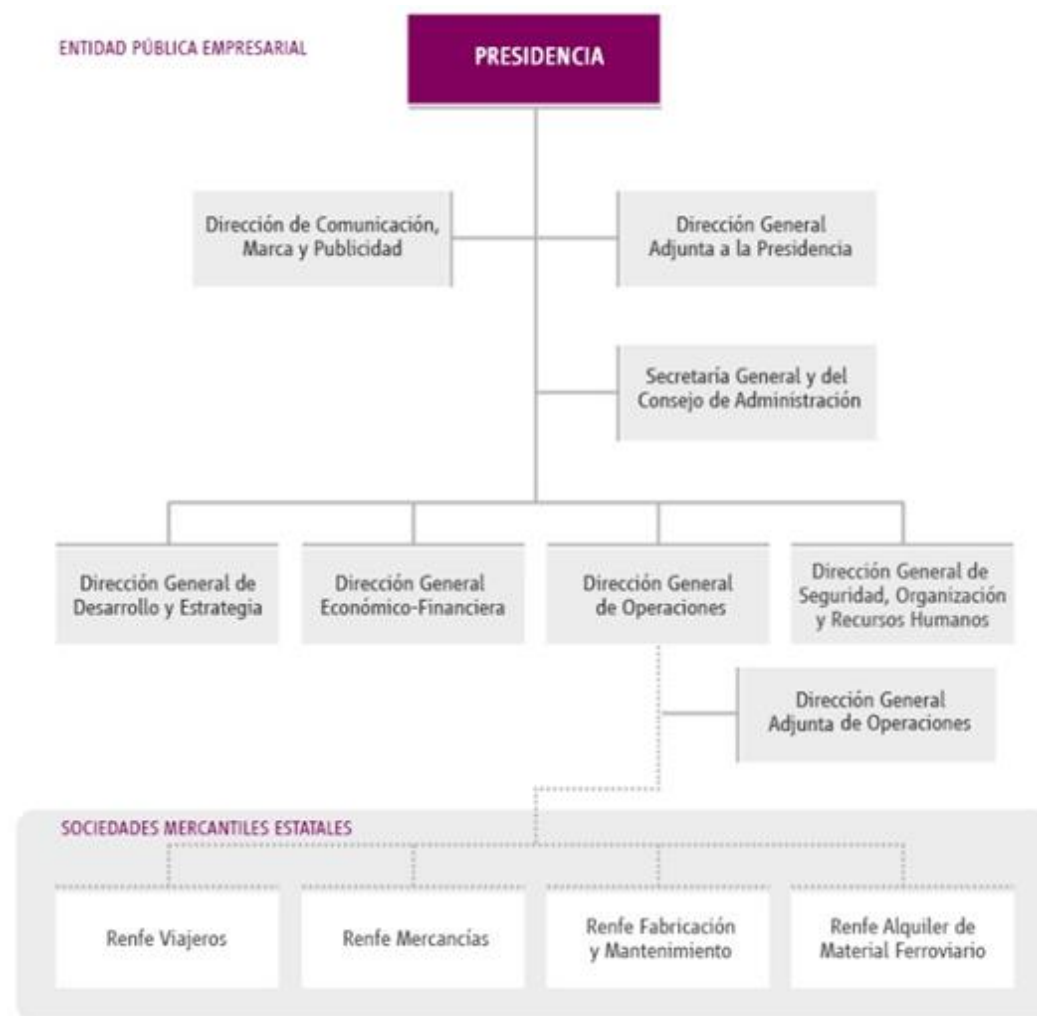
9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección

Las funciones, estructura y composición del Comité de Dirección de RENFE-Operadora quedan definidas por el Presidente de la Entidad, quien posteriormente informa al Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2022, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cuatro Directores Generales, dos Directores Generales Adjuntos, un Secretario General y del Consejo de Administración, un Director y los cuatro Directores Generales de las sociedades filiales.

Nombre y apellidos	Cargo
Isaías Táboas Suárez	Presidente
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y RR.HH.
Teresa Torres Torres	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Dirección General de Desarrollo y Estrategia
Jose Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Manuel Sempere Luján	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
M ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

De los 13 miembros que forman parte del Comité de Dirección de Renfe a 31 de diciembre de 2022, 4 son mujeres (30,77%) y 9 hombres (69,23%).



Perfiles de los integrantes del Comité de Dirección

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Isaías Táboas Suárez	Presidente	Licenciado en Historia y ha obtenido diplomas de postgrado en Función Gerencial en la Administración Pública en ESADE y en Dirección de Marketing en EADA. Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público ha sido Secretario de Estado de Transportes (2010-2011), Secretario General de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya (2006-2010) y Director del Gabinete del Ministro de Industria (2004-2006). Anteriormente fue Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Renfe y Delegado de Patrimonio y Urbanismo en Catalunya y Aragón (1991-1996). En el ámbito privado ha estado vinculado a la Universitat Oberta de Catalunya como director de Editorial UOC y Eureka Media SL (1996-2004) y como Director de Proyectos (2012-2013). En la actualidad era Presidente del Consejo Editorial de Observatorio de las Ideas, así como socio fundador de las sociedades Global Transport Register SL y Global Line SL. Ocupa el cargo de Presidente de Renfe desde julio de 2018.
José Luís Cachafeiro Vila	Director General de Operaciones	Licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Santiago. Hasta ahora era subdirector de Planificación Estratégica y Estudios en Adif y fue secretario general de Transportes en el Ministerio de Fomento entre 2009 y 2012 y presidente de Intercontainer Ibérica. Con anterioridad y dentro de su trayectoria profesional, tanto en Renfe como en Adif, ocupó diferentes puestos como director de Producción de Transporte Combinado, Director de Información y Atención al Cliente en Estaciones y Servicios Conjuntos y, en el ámbito de Viajeros, fue también Director Comercial de Regionales y gerente Territorial de Salamanca, entre otros cargos.
Ángel Jiménez Gutiérrez	Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos	Licenciado en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, fue responsable de la Gerencia de Área de Estudios, en la Dirección General de Desarrollo y Estrategia de la EPE desde 2017. Entre 2012 y 2017 ha sido también Gerente de Área de Estudios de Mercado y Promoción Comercial, y Gerente de Área de Análisis y Proyectos en la D.G. de Viajeros. Con anterioridad fue Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de la empresa, y Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, Internacional y Relacionales con Adif, entre 2004 y 2012. Con una larga trayectoria en Renfe, ha sido también director de Organización, Comunicación y Desarrollo de Recursos Humanos, director de Comunicación Interna en el área de Recursos Humanos, así como del Gabinete de Prensa de la compañía, entre otras responsabilidades.
Teresa Torres Torres	Directora General Económico-Financiero	Economista, con amplia experiencia y un largo recorrido en finanzas y control de gestión. Ha sido directora financiera en diversas empresas privadas y públicas. En el sector público ha tenido responsabilidades de dirección financiera, control de gestión, auditoría, tanto privada como pública, y relaciones con interventores y auditores, tanto del gobierno estatal como europeos. En el sector bancario, ha trabajado como analista de riesgos, financiación empresarial (capital riesgo para EBTs y empresas innovadoras, así como financiación convencional), en banca privada y pública.
Manel Villalante i Llaurado	Director General De Desarrollo Y Estrategia	Ingeniero industrial, y desde 2012 director de Movilidad e Infraestructuras del Transporte en Barcelona Regional Agencia de Desarrollo Urbano. Con más de 30 años de experiencia en temas de movilidad, infraestructuras y transportes, ha sido, entre otros puestos, director general de Transporte Terrestre en la Gobierno de Catalunya, director general de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, y ha ocupado diferentes cargos directivos en Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) entre 2004 y 2007, y en Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), entre 2000 y 2004. Ha sido igualmente miembro de diferentes Consejos de Administración como Renfe, TMB, FGC o Consorcio Sagrera Alta Velocidad. Dirige actualmente el Postgrado en "Smart Mobility: Sistemas Inteligentes de Transport" en la Universidad Politécnica de Catalunya y ha sido profesor de Planificación y Economía del Transporte en la misma universidad.
Jose Luis Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración	Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Letrado de la Junta de Castilla y León, Abogado del Estado. Entre otros puestos ha ocupado el de Abogado del Estado Jefe de la Secretaría General de Comunicaciones, Secretario del Consejo de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, letrado asesor de Retevisión y de su Consejo de Administración y letrado asesor de Puertos del Estado.
Pilar Oviedo Cabrillo	Directora General Adjunta a la Presidencia	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto y Diplomada en el Senior Management Program por el Instituto de Empresa. Desde 1989 desarrolla su carrera profesional en Renfe, ocupando durante este tiempo diferentes puestos en las áreas de viajeros y en el ámbito corporativo. Hasta su nombramiento en la posición actual, desde 2004, fue responsable del área de Compras y Patrimonio de Renfe.
Manuel Sempere Luján	Director de Comunicación, Marca y Publicidad	Periodista. Diplomado en Marketing y Comercial por el Instituto de Directivos de Empresa. Trabaja como redactor en medios económicos, especializados y generalistas desde 1983 a 1987. Trabaja en distintos gabinetes de Prensa, fundamentalmente en Telefónica de España, hasta 1989, año en el que ingresa en Renfe, en el área de Comunicación. En 1995 es nombrado jefe de Prensa de Renfe, cargo en el que permanece hasta su nombramiento como director de Comunicación, Marca y Publicidad de Renfe en 2004 y hasta 2009. En 2010 abandona Renfe y comienza a trabajar en el sector privado, haciéndose cargo de las actividades de Comunicación y Relaciones Institucionales en Ence Energía y Celulosa S.A., hasta 2012. Ese año vuelve a Renfe. Encuadrado en el departamento de Estudios y Proyectos como gerente de Promoción Comercial, vuelve al área de Comunicación como gerente del Área de Prensa y Redes Sociales, cargo en el que permanece hasta finales de 2018, cuando es nombrado director de Marketing y Comercial de Renfe Viajeros. Permanece en este puesto hasta julio de 2021, cuando es nombrado director de Comunicación, Marca y Publicidad.
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Madrid, Master en Prevención de Riesgos Laborales. Ha sido directora de Área de Negocio de AVE y otros Servicios Comerciales, entre septiembre de 2019 y agosto de 2020, Directora de Seguimiento de Negocios y Transformación Digital en la Dirección General de Operaciones, entre septiembre de 2018 y agosto de 2019. Anteriormente trabajó en la Dirección de Sistemas de Renfe y en diferentes consultoras, IBM, PwC, y Soluziona.

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías	Ingeniero Naval por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de A Coruña. Ha sido director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, entre enero de 2012 y julio de 2018, consejero de Renfe Viajeros y de Renfe Mercancías, entre febrero de 2014 y junio de 2015. En el Ministerio de Fomento ha desempeñado el puesto de subdirector general de Inspección ante Organismos Internacionales de la Dirección General de Transporte, entre junio de 2008 y enero de 2012, entre otros cargos. En 2018 fue nombrado Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario.
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento	Ingeniero Industrial por la Escuela de Ingenieros Industriales de Bilbao e Ingeniero Técnico Industrial por la Escuela Técnica Industrial de Santander. Ha desempeñado, dentro del grupo Renfe entre otros, los puestos de gerente del Taller Central de Reparaciones de Valladolid, director de Material de la U.N. de Grandes Líneas, director de Material de la D.G. Servicios de Mercancías y Logística, director Técnico de Material de la Dirección Ejecutiva de Mercancías y Logística, director de Servicios de Mercancías en la D. G. de Fabricación y Mantenimiento, gerente de Área de Material y Desarrollo de Negocio en Renfe Alquiler de Material Ferroviario. En 2019 fue nombrado Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento. En su experiencia externa ha sido director general de Irvia Mantenimiento Ferroviario.
M ^a del Carmen Rincón Córcoles	Directora General Renfe Alquiler de Material Ferroviario	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Ha desarrollado su vida profesional en Renfe, Adif y Renfe, ocupando diversos cargos de responsabilidad dentro del área de Control de Gestión, Administración y Compras tanto en la Unidad de Negocio de Estaciones Comerciales de Adif como en la Dirección General de Renfe Mercancías. Desde abril de 2008, dirigió el departamento de Control de Gestión y Compras de Renfe Mercancías. También ha ejercido el cargo de consejera en empresas como Emfesa S.A, Alfil Logistics S.A, Combiberia S.A. y RailSider Logística Ferroviaria S.A.
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid. Ha desarrollado su trayectoria profesional en Renfe, empresa en la que ingresó en 1983. Entre otras responsabilidades ha ocupado los puestos de Director de Clientes de Cercanías, Director Comercial y de Planificación de Cercanías, Director de Proyectos e Innovación de Estaciones de Cercanías y Media Distancia, Director de Control de Gestión y Compras de la Dirección General de Viajeros y Director General de Renfe Viajeros.



Funciones

Las funciones del Comité de Dirección se centran en dirigir la actuación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante la determinación, impulso y coordinación de las políticas de funcionamiento de la compañía.

Los asuntos objeto de tratamiento en el Comité de Dirección se pueden clasificar, en términos generales, en dos grandes grupos, y, dentro de éstos, en diferentes categorías:

I. Por su alcance formal:

A. Asuntos para informar.

B. Asuntos para deliberar, debatir y decidir.

II. Por su contenido:

A. Asuntos que deben elevarse al Consejo de Administración.

B. Asuntos que conviene elevar al Consejo de Administración para conocimiento de éste.

C. Asuntos que deben ser decididos por el Presidente, previa deliberación del Comité de Dirección.

D. Asuntos que conviene debatir en Comité de Dirección, en cuanto derivados de decisiones de éste o del Consejo de Administración.

- E. Asuntos que, por afectar a varios estamentos de la empresa o por decisión específica del Presidente, se trasladen al Comité de Dirección para información, debate y decisión, según los casos.

Retribuciones de los miembros del Comité de Dirección

Los miembros del Comité de Dirección no perciben remuneración específica por asistir a las reuniones.

Convocatorias de reunión

El Comité de Dirección se reúne, con carácter habitual, una vez por semana, sin perjuicio de que pueda ser convocada una reunión en cualquier momento si la urgencia del asunto lo exige.

Modificaciones producidas a lo largo del ejercicio

Formaron parte del Comité de Dirección durante algún período de tiempo del ejercicio 2022 las siguientes personas:

Nombre y apellidos	Cargo
Isaías Táboas Suárez	Presidente
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y RR.HH.
Teresa Torres Torres	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Dirección General de Desarrollo y Estrategia
José Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Manuel Ángel Sempere Luján	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
M ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

Sociedades Mercantiles Estatales

Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.

Estructura y composición

La composición de los Comités de Dirección a 31 de diciembre de 2022 de las 4 sociedades filiales es la siguiente:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D ^a . Sonia Araujo López	Directora General
D ^a . Amparo de Villar Membrillo	Gerente de Área de Coordinación y Proyectos
D. Antonio Monrocle Muñoz	Director de Seguridad
D. José Rodríguez González	Director Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos
D. Francisco Arteaga Gómez	Director Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales
D ^a . María Cristina Ortega Santos	Directora de Sistemas y Digitalización
D. Alfonso Abengózar Tejero	Director de Control de Gestión y Administración
D. Félix Pintado Palacio	Director de Compras
D. Sergio Acereda Sequeiro	D. de Sostenibilidad y Comunicación Comercial
D ^a . Fátima María Faustino Custodio	G. Asesoría Jurídica



Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

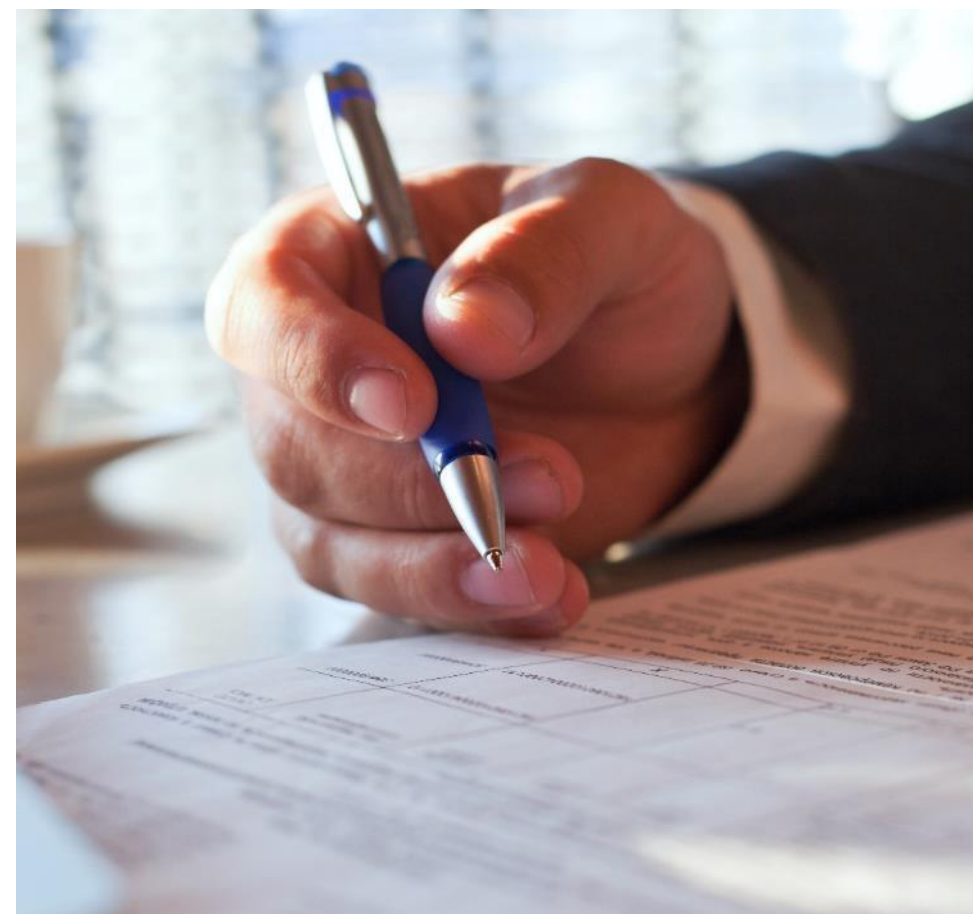
Nombre y apellidos	Cargo
D. Joaquín del Moral Salcedo	Director General
D. Rocío Huerta Leiva	Jefe de Área de Coordinación y Gestión
D. Francisco Cañamero Palacios	Director Comercial
D. Moisés Mata García	Director de Control de Gestión y Compras
D. Eduardo No Varela	Director de Operaciones
D ^a . Sara Gil Ferreras	Gerente de Área de Empresas Participadas y Desarrollo de Nuevo Negocio.
D. Oscar Pérez-Serrano Fúnez	Gerente de Sistemas y Tecnologías de la Información
D. Mateo Lisón Martínez	Gerente de Área de Seguridad
D. Antonio Tejero Roldán	Gerente de Área de Organización y RRHH
D. Alfonso García-Loygorri Esquer	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Javier Bujedo Mediavilla	Director General
D. Joaquín Lizcano Abengózar	Director de Gestión de Sociedades Participadas y Desarrollo de Negocio
D. Javier Fernández Pello	Gerente de área de Aprovisionamiento, Contratación y Logística.
D. José Tomás Martín Jiménez	Director de Mantenimiento de Material OSP
D. Ángel María Espinilla Garrido	Gerente de Área de Administración y Control de Gestión
D. Marco Rodríguez Fernández	Gerente de Área de Grandes Intervenciones y Componentes
D. Miguel Ángel Solís Márquez	Gerente de Área de Mantenimiento de Mercancías y otros Clientes
D. Eugenio A. Anubla Lucía	Gerente de Área de Gestión de Instalaciones
D. Juan José Real Sánchez	Director de Ingeniería, Seguridad y Calidad.
D ^a . Teresa Torres Agudo	Gerente de Área de Organización y RR.HH.
D. Mario Esquinas Torres	Gerente de Coordinación
D. Carlos Junquera Uría	Gerente de Área de Sistemas y Digitalización. Escusa su asistencia
D. J. Ignacio Aguado Fernández	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Dña. Carmen Rincón Córcoles	Directora General
D. Raúl López Lobo	Gerente de Área de Material
D. Agustín Altemir Allueva	Gerente de Gestión Financiera y Presupuestaria de Renfe Alquiler
Dña. Carmen García Cristóbal	Gerente de Área de Comercial y Desarrollo de Negocio
Dña. María Puente Peláez	Gerente de Asesoría Jurídica



10. ANEXOS



10. Anexos

10.1. Perímetro de consolidación

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (EPE) tiene participación en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

Sociedad o Entidad participada	Consolidación	Ámbito
Renfe Viajeros SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe of Amercia LLC	Grupo	EPE
Logirail SME, S.A.	Grupo	Mercancías/ Viajeros/ Fabricación y Mantenimiento
Pecovasa Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	Mercancías
Leo Express Global, A.S.	Multigrupo	EPE
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	Viajeros
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento

Sociedad o Entidad participada	Consolidación	Ámbito
Railsider Logística Ferroviaria, S.A. y Sociedades Dependientes.	Multigrupo	Mercancías
Conte-Rail, S.A.	Multigrupo	Mercancías
Construrail, S.A.	Asociada	Mercancías
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	Mercancías
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	Mercancías
Société Européenne pour le Financement du Matériel Ferroviaire Eurofima (EUROFIMA)	Asociada	EPE
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM)	Asociada	EPE
Saudi Spanish Train Project Co LTD	Asociada	EPE

10.2. Acerca del Informe

Alcance

Desde el año 2006, Renfe ha elaborado su Informe de Responsabilidad Social Empresarial, con el objetivo de transmitir su visión, su estrategia y su desempeño en esta materia. En el Informe del Estado de la Información no financiera 2022 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El alcance de la memoria abarca la actividad del Grupo Renfe en los países en los que opera: España y Arabia Saudita. La mayoría de la información contenida en el informe corresponde a Renfe y a sus sociedades: Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Con el fin de ofrecer al lector una visión lo más completa posible acerca del Grupo Renfe y de sus Sociedades, la información sobre las políticas y actuaciones más destacadas, así como los indicadores cuantitativos más relevantes, se presentan con carácter general agrupados por las distintas empresas que configuran el Grupo, en todos los casos en los que la naturaleza de las propias compañías lo permite.

Ley 11/2018 y Estándares internacionales

El presente informe ha sido elaborado de acuerdo con la Ley 11/2018 sobre información no financiera. Este informe constituye el Estado de Información No Financiera de Grupo Renfe en 2022.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores de la memoria, se indican las páginas y la cobertura de los requisitos, enfoques de gestión e indicadores. En caso de omisión de los indicadores centrales de desempeño, se explica la razón de la omisión.

Renfe es, desde 2005, una de las empresas firmantes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Por ello se compromete a respetar y promover los diez principios que el Pacto establece en materia de derechos humanos y laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción. Renfe elabora anualmente su informe de progreso mediante la presentación del Informe del Estado de la Información no financiera y de diversidad de Renfe. El informe se puede consultar en las páginas web de Global Compact, de la Red Española del Pacto Mundial y de Renfe.



10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
O.A	44.6a	Breve descripción del modelo de negocio del grupo (entorno empresarial, organización y estructura): actividades, marcas, productos y servicios; tamaño de la organización.	GRI 2-1, 2-2, 2-4, 2-6			<ul style="list-style-type: none"> Grupo Renfe Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe Marcas y productos y servicios Internacionalización 	11-13, 41-42	
O.B	44.6a	Mercados en los que opera: ubicación sede y ubicación operaciones	GRI 2-1, 2-6			<ul style="list-style-type: none"> Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe Internacionalización 	12, 41-42	
O.C	44.6a	Objetivos y estrategias de la organización	GRI 2-22			<ul style="list-style-type: none"> Plan Estratégico 2019-2023 	12	
O.D	44.6a	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 2-22			<ul style="list-style-type: none"> Perspectivas macroeconómicas y sectoriales Entorno regulatorio Factores y Tendencias 	18-22	
O.E		Análisis grupos de interés: identificación y canales de comunicación	GRI 2-12, 2-14, 2-15, 2-29			<ul style="list-style-type: none"> Diálogo con los grupos de interés 	80	
O.F		Estudio de materialidad: metodología y aspectos materiales.	GRI 3-1, 3-2, 3-3					No se ha realizado estudio de materialidad
1. Cuestiones Medioambientales								
1.A	44.6d	Principales riesgos ambientales que afectan a la organización relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo.	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	7,8	7, 11, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma 	61-74	Renfe aplica el principio de precaución en materia de aspectos ambientales utilizando preferentemente tecnologías o modelos de gestión no lesivos al medioambiente frente a otras opciones más eficientes, pero de efectos secundarios menos conocidos.

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
1.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos, procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	7, 8, 9	7, 9, 11, 12, 13, 16	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma	61-74	
1.1 Información general detallada								
1.1.1	44.6 -I-	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	GRI 3-3	7, 8	3, 7, 13, 15	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma	61-74	
1.1.2	44.6 -I-	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental		7, 8	7, 13	▪ Uso sostenible de los recursos y economía circular	74	
1.1.3	44.6 -I-	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 13	▪ Provisiones y garantías por riesgos ambientales	62	
1.1.4	44.6 -I-	Aplicación del principio de precaución	GRI 2-23					Renfe aplica el principio de precaución en materia de aspectos ambientales utilizando preferentemente tecnologías o modelos de gestión no lesivos al medioambiente frente a otras opciones más eficientes, pero de efectos secundarios menos conocidos.
1.1.5	44.6 -I-	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	GRI 3-3			▪ Renfe ante sus retos energéticos y ambientales	61, 62	
1.2 Contaminación								
1.2.1	44.6 -I-	Descripción de medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones que afectan gravemente el medio ambiente; teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de la actividad (Indicar las emisiones distintas a las de CO ₂ eq, es decir, contaminación acústica, contaminación lumínica, olores, vibraciones, partículas, NOx, SOx, CO, COV, etc.)	GRI 3-3, 305-7	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Transición energética y energías renovables	63-67	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
1.3 Economía circular y prevención y gestión de residuos								
1.3.1	44.6 -I-	Descripción de medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-1 al GRI 306-5	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos y economía circular 	72-73	
1.3.2	44.6 -I-	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos		7, 8, 9	7, 8, 12 13	<ul style="list-style-type: none"> Desperdicio alimentario en los trenes 	85	
1.4 Uso sostenible de los recursos								
1.4.1	44.6 -I-	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-5	7, 8, 9	6	<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos y economía circular 	72-73	
1.4.2	44.6 -I-	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	GRI 301-1, 301-2, 301-3	7, 8	13, 12	<ul style="list-style-type: none"> Consumo de materiales 	73	
1.4.3	44.6 -I-	Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1	7, 8, 9	7, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Consumo energético en tracción. Intensidad energética 	68	
1.4.4	44.6 -I-	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	63-69	
1.4.5	44.6 -I-	Uso de energías renovables	GRI 302-1	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	63-67	
1.5 Cambio climático								
1.5.1	44.6 -I-	Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	GRI 305-1, 305-2, 305-3	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	63-70	
1.5.2	44.6 -I-	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	63-67	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
1.5.3	44.6 -I-	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin	GRI 305-5	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	63-67	
1.6 Protección de la biodiversidad								
1.6.1	44.6 -I-	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-3	7, 8, 9	7, 8, 13, 15	<ul style="list-style-type: none"> Protección de la biodiversidad 	71	
1.6.2	44.6 -I-	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-2	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Protección de la biodiversidad 	71	
2. Cuestiones sociales y relativas al personal								
2.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia laboral, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de discriminación e inclusión de las personas con discapacidad y la accesibilidad universal. Explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	1, 2, 6	8, 10, 16	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social Clima laboral Entorno de trabajo seguro y saludable Accesibilidad en Renfe 	55, 56, 58, 78	Renfe tiene identificado los riesgos vinculados a las áreas de Seguridad en la Circulación, Medioambiente, Autoprotección, Seguridad, Riesgos Laborales y Seguridad de la Información.
2.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10	5, 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social Clima laboral Entorno de trabajo seguro y saludable Accesibilidad en Renfe 	55, 56, 58, 78	
2.1 Empleo								
2.1.1	44.6 -II-	Número de empleados por país	GRI 2-7, 2-8	1, 6	5, 8	<ul style="list-style-type: none"> La plantilla de Renfe 	44	
2.1.2	44.6 -II-	Número total y distribución de empleados por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 2-7, GRI 2-8	1, 6	5, 8	<ul style="list-style-type: none"> La plantilla de Renfe 	44	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
2.1.3	44.6 -II-	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo, promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 2-7, 2-8	1,4, 5, 6	5, 8, 10	▪ La plantilla de Renfe	45-46	
2.1.4	44.6 -II-	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional		1, 6	5, 8	▪ La plantilla de Renfe	47	
2.1.5	44.6 -II-	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	GRI 2-19	1, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	50-52	
2.1.6	44.6 -II-	Brecha salarial, la remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	GRI 2-21	1, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	49	
2.1.7	44.6 -II-	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago de los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo	GRI 2-9	6	5, 8	▪ Gestión de personas	50-52	La remuneración media de la alta dirección, incluido el Presidente, ha sido de 133.990,43 euros incluyendo la retribución fija y los complementos variable y de puesto.
2.1.8	44.6 -II-	Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 2-23, 2-24	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	49	
2.1.9	44.6 -II-	Empleados con discapacidad	GRI 405-2	1, 6	5, 8, 10	▪ La plantilla Renfe	45	
2.2 Organización del trabajo								
2.2.1	44.6 -II-	Descripción de la organización del tiempo de trabajo (turnos, gestión de horas extra, flexibilidad en la jornada laboral, etc.)	GRI 2-23, 2-24	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	49	
2.2.2	44.6 -II-	Descripción de medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 2-23, 2-24, 401-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Clima laboral	57	
2.2.3	44.6 -II-	Número de Horas de absentismo	GRI 403-9	1	3, 8	▪ La plantilla de Renfe	48	
2.3 Salud y seguridad								
2.3.1	44.6 -II-	Descripción de las condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-1 al GRI 403-7	1	3, 8	▪ Entorno de trabajo seguro y saludable	58-59	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
2.3.2	44.6 -II-	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	GRI 403-9, GRI 403-10	1	3, 8	<ul style="list-style-type: none"> Entorno de trabajo seguro y saludable 	58	
2.4 Relaciones sociales								
2.4.1	44.6 -II-	Descripción de la organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	GRI 2-29	1, 3, 6	5, 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social 	55	
2.4.2	44.6 -II-	Descripción del balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 403-4	3	3, 8	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social Entorno de trabajo seguro y saludable 	55, 58-59	
2.4.3	44.6 -II-	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 2-30	1, 3	8	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social 	56	
2.5 Formación								
2.5.1	44.6 -II-	Descripción de las políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 2-23, 2-24, 404-2		4, 8	<ul style="list-style-type: none"> Formación 	53	
2.5.2	44.6 -II-	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1	1	4, 8	<ul style="list-style-type: none"> Formación 	53	
2.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad								
2.6.1	44.6 -II-	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 2-23, 2-24	1, 6	8, 10	<ul style="list-style-type: none"> La Plantilla de Renfe 	45	
2.7 Igualdad								
2.7.1	44.6 -II-	Descripción de medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 2-23, 2-24	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> Clima laboral 	56, 57	
2.7.2	44.6 -II-	Descripción de planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 2-23, 2-24, 3-3	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> La Plantilla de Renfe Clima laboral 	45, 56-57	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
2.7.3	44.6 -II-	Descripción de la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 2-23, 2-24, 3-3	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> Clima laboral 	56-57	
3. Respeto a los derechos humanos								
3.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de derechos humanos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	1, 2	10, 16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	87, 89	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.
3.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	1, 2	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	87, 89	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
3.1 Derechos humanos								
3.1.1	44.6 -III-	Descripción de la aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	GRI 2-23,2-24, 412-1, 412-2, 412-3	1, 2	16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Código ético ▪ El Sistema de cumplimiento normativo 	87, 89	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.
3.1.2	44.6 -III-	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1	1, 2	16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Código Ético 	87-88	No ha habido denuncias en este sentido durante 2022 a través del Canal Ético de la compañía.
3.1.3	44.6 -III-	Descripción de las medidas implementadas para la promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil.	GRI 407-1, 408-1, 409-1	1, 2, 3	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dialogo social ▪ Diálogo con los grupos de interés ▪ Código ético ▪ Adhesiones del Grupo Renfe 	55, 81-82, 87, 88	


Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
4. Lucha contra la corrupción y el soborno								
4.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de corrupción y soborno, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El sistema de cumplimiento normativo 	87-88, 89	
4.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El sistema de cumplimiento normativo 	87-88, 89	
4.1 Corrupción y soborno								
4.1.1	44.6 -IV-	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 102-16, 205-2, 205-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	87-88, 89	
4.1.2	44.6 -IV-	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 102-16, 205-2	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	87-88, 89	
4.1.3	44.6 -IV-	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 2-28, 201-1, 415-1	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Acción social 	85	Renfe no ha realizado aportaciones sobre acciones de influencia en campañas políticas o la legislación (organización sectorial, lobby, tradeassoc)

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
5. Información sobre la sociedad								
5.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de compromiso con el desarrollo sostenible, subcontratistas y proveedores, consumidores e información fiscal, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	2, 10	16	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma El Sistema de cumplimiento normativo El Sistema de Control Interno 	61, 89, 90	
5.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma El Sistema de cumplimiento normativo El Sistema de Control Interno 	61, 89, 90	
5.1 Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible								
5.1.1	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local (por ejemplo, gasto en proveedores, gasto en proveedores locales)	GRI 203-2, GRI 413-1	2	8	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro Principales hitos Innovación Contribución al desarrollo sostenible de España 	15-16, 24, 35-39, 77-78	
5.1.2	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 413-1	1, 2	5, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro Principales hitos Innovación Contribución al desarrollo sostenible de España 	15-16, 24, 35-39, 77-78	
5.1.3	44.6 -V-	Descripción de las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 2-29	1, 2	8, 9, 10, 11, 13	<ul style="list-style-type: none"> Dialogo con los Grupos de Interés Acción social Adhesiones del Grupo Renfe 	80, 83, 88	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
5.1.4	44.6 -V-	Información sobre las acciones de asociación o patrocinio	GRI 201-1, 413-1		17	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad en Renfe Diálogo con los grupos de interés Patrocinios y acuerdos comerciales Adhesiones del Grupo Renfe 	79, 81-82, 87, 88	
5.2 Subcontratación y proveedores								
5.2.1	44.6 -V-	Información sobre la inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 2-23, 2-24, 3-3	2	5, 8, 10, 12,17	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro 	15-16	
5.2.2	44.6 -V-	Descripción sobre cómo se considera la responsabilidad social y ambiental de los proveedores en sus relaciones con estos	GRI 308-1, GRI 414-1	2		<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro 	16	
5.2.3	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de supervisión y auditorías a proveedores y resultados de las mismas	GRI 308-2, GRI 414-2	2		<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro 	16	
5.3 Consumidores								
5.3.1	44.6 -V-	Descripción de las medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 416-1		3	<ul style="list-style-type: none"> Salud de los clientes Seguridad y protección del cliente 	26-28	
5.3.2	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 2-26, 2-27, 418-1		16	<ul style="list-style-type: none"> Calidad del servicio 	28-30	
5.4 Información fiscal								
5.4.1	44.6 -V-	Los beneficios obtenidos por país	GRI 201-1	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	14	
5.4.2	44.6 -V-	Los impuestos sobre beneficios pagados (no devengados)	GRI 201-1	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	14	
5.4.3	44.6 -V-	Las subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	14-15	

10.4. Informe de Verificación Independiente

DECLARACIÓN DE VERIFICACIÓN



Declaración de Verificación Independiente del Estado de Información No Financiera de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sociedades dependientes del ejercicio 2022

Al Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sociedades dependientes:

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio, hemos realizado la verificación, con alcance de seguridad limitada del Estado de Información No Financiera (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (en adelante la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (en adelante el Grupo Renfe) que forma parte del Informe de Gestión consolidado del mismo ejercicio.

El contenido del Informe de Gestión Consolidado incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en el Anexo 10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS, incluida en el citado Estado de Información no Financiera.

Responsabilidad de la Dirección

La Dirección de la Organización, es responsable de la preparación, del contenido y de la presentación del EINF, según la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Esta responsabilidad incluye el diseño, la implementación y el seguimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF está libre de incorrección material. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente, seleccionados de acuerdo con lo mencionado para cada materia en el Anexo 10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS, del citado Informe de Gestión consolidado.

Asimismo, la Dirección de la Organización es responsable de definir, implementar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF, así como para el seguimiento del grado de cumplimiento de requisitos exigidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre.

Independencia y Competencia

El equipo auditor ha cumplido los requerimientos de independencia, imparcialidad y demás exigencias de ética, basando sus actuaciones en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesional, confidencialidad y comportamiento profesional.

EQA es un prestador independiente de servicios de verificación tal y como se contempla en la Ley 11/2018.


Número: 11820

Fecha de Verificación: 16 / 11 / 2023

Página 1 de 3

European Quality Assurance Spain, S.L. (EQA España) - Calle Joaquín Bau nº 2 | 1ª Planta | Escalera Derecha | 28036 Madrid
Queda sujeto al "Procedimiento de Certificación y Condiciones Generales" establecido por EQA

DECLARACIÓN DE VERIFICACIÓN



Objetivo de la verificación

El objetivo de la verificación es asegurar que la información reportada por la organización en el Estado de Información No Financiera de Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, (EINF 2022 Renfe Ver.6 (29-03-2023)), es precisa, completa, transparente y libre de errores u omisiones.

Nuestra responsabilidad

La responsabilidad de EQA se circunscribe en expresar nuestras conclusiones en una declaración de verificación independiente de seguridad limitada basado en los procedimientos realizados y en las evidencias que se han obtenido. El encargo se ha realizado de acuerdo con una metodología propia y los requisitos de la Norma Internacional UNE-EN ISO/IEC 17029 "Evaluación de la conformidad. Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación".

El alcance de un encargo de seguridad limitada es sustancialmente inferior al de un encargo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad proporcionada es menor.

Los procedimientos realizados se basan en el juicio profesional de los expertos que han intervenido en el proceso e incluyen consultas, observación de procesos, evaluación de documentación, procedimientos analíticos, y pruebas de revisión por muestreo que, con carácter general, se describen a continuación:

- ✓ Reuniones con el personal de los diversos departamentos de la Organización involucrados para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener información necesaria para la revisión.
- ✓ Comprobación de los procesos de los que dispone la Organización para determinar cuáles son los aspectos materiales en relación con sus actividades.
- ✓ Análisis de los procedimientos utilizados para recopilar y validar los datos e información presentada en el EINF.
- ✓ Análisis de la adaptación del EINF a lo señalado en Ley 11/2018.
- ✓ Comprobación de datos, en base a la selección de una muestra, y realización de pruebas sustantivas de la información cuantitativa y cualitativa contenida en el EINF del ejercicio 2022.

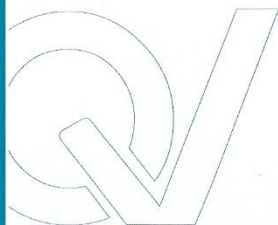
Número: 11820

Fecha de Verificación: 16 / 11 / 2023

Página 2 de 3

European Quality Assurance Spain, S.L. (EQA España) - Calle Joaquín Bau nº 2 | 1ª Planta | Escalera Derecha | 28036 Madrid
Queda sujeto al "Procedimiento de Certificación y Condiciones Generales" establecido por EQA

DECLARACIÓN DE VERIFICACIÓN

**EQA****Conclusiones de la Verificación**

Como resultado de los procedimientos que se han realizado y de las evidencias obtenidas no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que la información contenida en el EINF de Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31/12/2022, no está presentada de manera adecuada, ni que existan desviaciones ni omisiones materiales que nos haga pensar que el informe no cumple los requisitos de la Ley 11 del 2018 recogidos en la tabla del Anexo 10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS, del citado EINF.

Uso y distribución

La presente Declaración de Verificación se emite a la Dirección de Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, de acuerdo con los términos del contrato suscrito entre ambas partes.

Esta declaración ha sido preparada en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.


Esperanza Martínez García
Directora de Certificación

Número: 11820

Fecha de Verificación:

16 / 11 / 2023

Página 3 de 3

European Quality Assurance Spain, S.L. (EQA España) - Calle Joaquín Bau nº 2 | 1ª Planta | Escalera Derecha | 28036 Madrid
Queda sujeto al "Procedimiento de Certificación y Condiciones Generales" establecido por EQA

RENFE-Operadora

Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 5
28036 Madrid
www.renfe.com

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Av. Ciudad de Barcelona, 8
28007 Madrid

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Av. Ciudad de Barcelona, 4
28007 Madrid

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

C/ Antonio Cabezón, S/N
28034 Madrid

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Av. Ciudad de Barcelona, 4
28007 Madrid

Este informe de información no financiera y de diversidad ha sido realizado exclusivamente en formato digital, con diseños aptos para su visualización de forma accesible y es de acceso público a través de www.renfe.es

Este informe junto a los de años anteriores están además disponibles en la página web de Renfe.

Edición:

Dirección Adjunta a Presidencia para Relaciones Institucionales
Gerencia de Responsabilidad Social Empresarial