



*renfe*

# ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA 2023

## Índice

El AVE en Francia .....	3
1. Estrategia y modelo de negocio.....	6
1.1. Grupo Renfe.....	6
1.2. Plan Estratégico 2019-2028 .....	7
1.3. Marcas, productos y servicios .....	8
1.4. Información fiscal. Impuestos y subvenciones .....	9
1.5. Cadena de suministro .....	10
2. Entorno .....	14
2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales .....	14
2.2. Entorno regulatorio .....	16
2.3. Factores y Tendencias .....	20
3. Principales hitos .....	23
4. El cliente .....	26
4.1. Alta velocidad a Asturias.....	26
4.2. Espacios cardioprotectados.....	27
4.3. Nuevo diseño de Escaleras-Pasarelas de Evacuación y Sillas de Transferencia en Trenes.....	27
4.4. Medidas de Seguridad y Autoprotección en Trenes.....	27
4.5. Seguridad y protección del cliente.....	27
4.6. Calidad del servicio .....	29
4.7. Nuevas acciones comerciales .....	32
5. Innovación .....	39
5.1. Tren de hidrógeno.....	39
5.2. Green Mobility Hubs .....	39
5.3. TrenLab.....	40
5.4. Datathon. Primer maratón interno de datos.....	44
5.5. Centro de Competencias Digitales .....	44
5.6. Autopista ferroviaria de Mercancías.....	45
5.7. Servicio de impresión 3D .....	45
5.8. Sensores IoT de geoposicionamiento .....	46
6. Internacionalización .....	48
6.1. Alta Velocidad en Francia .....	48
6.2. Haramain Highspeed Railway.....	49

6.3. Tren Maya .....	50
6.4. Leo Express.....	50
6.5. Texas central.....	51
6.6. Alta velocidad Rail Baltica .....	51
6.7. Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile .....	51
6.8. Proyectos con Comboios de Portugal.....	52
6.9. Relaciones Internacionales y Colaboración Institucional.....	52
7. Personas.....	54
7.1. La plantilla de Renfe .....	54
7.2. Liderazgo y talento .....	58
7.3. Gestión de personas.....	59
7.4. Formación .....	64
7.5. Diálogo social.....	69
7.6. Transformación cultural y Experiencia de Empleado .....	69
7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable .....	73
8. Sostenibilidad empresarial (ESG) .....	76
8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma .....	76
8.2. Taxonomía 2023.....	77
8.3. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales .....	81
8.4. Transición energética y energías renovables.....	88
8.5. Renfe y los ODS .....	97
8.6. Rail Sustainability Index (RSI).....	99
8.7. Contribución a la sociedad .....	100
8.8. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético.....	112
9. Informe Anual de Gobierno Corporativo.....	119
9.1. Naturaleza jurídica y titularidad .....	119
9.2. Órganos de Gobierno de Renfe Operadora.....	121
9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección .....	130
10. Anexos .....	137
10.1. Perímetro de consolidación .....	137
10.2. Acerca del Informe.....	138
10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS.....	139



## El AVE en Francia

2023 ha sido el año en el que Renfe ha empezado a competir en el mercado francés con sus trenes AVE. Tras obtener el certificado de seguridad, Renfe aceleró el paso para preparar su operativa en solitario en el mercado francés en un tiempo récord y poner a competir al AVE fuera de casa con sus propios trabajadores, haciendo un gran esfuerzo de gestión, relaciones internacionales y formación durante estos meses.

El 16 de enero arrancaron las pruebas de circulación en Francia: destino a Lyon y Marsella con origen en Barcelona y Madrid. Dos semanas después, el Consejo de Administración aprobó elevar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) la creación de una sucursal en Francia como un requisito indispensable para iniciar las operaciones comerciales en ese mercado. Durante los primeros meses del año se llevó a cabo la formación de maquinistas y personal operativo, y se completaron las pruebas técnicas necesarias para garantizar la solvencia y robustez en la explotación.

Los trámites administrativos para hacer realidad el hito de comenzar a competir en Francia, finalizaron a principios de junio, cuando Renfe obtuvo el certificado de apertura de su sucursal en Lyon, imprescindible, entre otras cosas, para poder vender billetes en el país.

Sólo unos días después se puso sobre la mesa la estrategia de la compañía: recuperar la conexión ferroviaria directa entre España y el sur de Francia y, a partir de ahí, entrar a competir en Francia con la mejor oferta de trenes AVE. La campaña de bienvenida marcó unos precios irresistibles para atraer a los clientes franceses: 9 euros en trayectos domésticos y billetes desde 19 euros para viajar entre Francia y España.



El 19 de junio, el presidente del Grupo Renfe, Raül Blanco, presentó en un acto en Barcelona los detalles de la operativa del AVE en Francia y el 6 de julio Renfe presentó su oferta en una rueda de prensa en Lyon.

El inicio de la venta se produjo sólo dos días después y el 13 de julio arrancó el servicio en Lyon. Ese día, fue la primera vez que un maquinista español prestó servicio comercial en un tren AVE más allá de Perpiñán. El 28 de julio arrancó el servicio Madrid-Barcelona-Marsella.

### El servicio en detalle

El servicio AVE entre Barcelona y Lyon conecta las estaciones de Barcelona Sants, Girona, Figueres Vilafant, Perpiñán, Narbona, Montpellier-St-Roch, Nîmes, Valence TGV y Lyon Part Dieu. El tiempo de viaje de la ruta completa es de 5 horas.

ESPAÑA - FRANCIA		
Estaciones	BARCELONA - LYON 9737	MADRID - MARSELLA 9725
<b>Madrid-Puerta de Atocha</b>		<b>13:25</b>
Guadalajara		13:50
Zaragoza Delicias		14:50
Camp de Tarragona		15:46
<b>Barcelona-Sants</b>	<b>08:19</b>	16:34
Girona	09:01	17:16
Figueres Vilafant	09:18	17:33
Perpignan	09:52	18:02
Narbonne	10:32	18:46
Montpellier St Roch	11:28	19:55
Nîmes	12:00	20:26
Avignon TGV		20:49
Aix-en-Provence TGV		21:11
<b>Marseille St Charles</b>		<b>21:23</b>
Valence TGV	12:45	
<b>Lyon Part Dieu</b>	<b>13:20</b>	

El servicio AVE de la ruta Madrid-Marsella conecta las estaciones de Guadalajara Yebes, Zaragoza Delicias, Camp de Tarragona, Barcelona Sants, Girona, Figueres Vilafant, Perpiñán, Narbona, Montpellier-St-Roch, Nîmes, Aviñón-TGV, Aix-en-Provence TGV y Marsella-St Charles.

FRANCIA - ESPAÑA		
Estaciones	LYON - BARCELONA 9742	MARSELLA - MADRID 9730
<b>Lyon Part Dieu</b>	<b>14:35</b>	
Valence TGV	15:11	
<b>Marseille St Charles</b>		<b>08:04</b>
Aix-en-Provence TGV		08:18
Avignon TGV		08:40
Nîmes	15:59	09:01
Montpellier St Roch	16:28	09:33
Narbonne	17:26	10:39
Perpignan	18:11	11:18
Figueres Vilafant	18:38	11:42
Girona	18:55	11:59
<b>Barcelona-Sants</b>	<b>19:34</b>	12:50
Camp de Tarragona		13:23
Zaragoza Delicias		14:25
Guadalajara		
<b>Madrid-Puerta de Atocha</b>		<b>15:45</b>

Entre Barcelona y Nîmes, ruta compartida por las dos líneas, Renfe cuenta con cuatro trenes diarios que permiten una combinación de horarios y tiempos de viaje para atraer los trenes AVE al público de ambos lados de la frontera

La conexión internacional permite tiempos de viaje en AVE como: Barcelona-Nîmes en 3 horas, Figueres-Montpellier en 2 horas, Barcelona-Aviñón en 4 horas, Girona-Marsella 4 horas, Madrid-Perpiñán 4 horas 30 minutos, o Zaragoza-Nîmes en 5 horas y 25 minutos. En total Renfe conecta 16 destinos entre España y Francia con sus trenes AVE s-100 recuperando la conexión directa en ferrocarril de numerosos destinos entre ambos países.

El 3 de octubre Renfe realizó una presentación en Marsella para dar a conocer a la sociedad francesa el despliegue de sus servicios en el país y publicitar la campaña Les PETITISPRIX: una oferta de precios competitivos para viajar por Francia.

Una vez alcanzadas las 28 circulaciones sin incidencias relevantes, Renfe abrió las ventas para el año 2024 y consiguió una respuesta positiva del mercado. Pese a la dificultad de darse a conocer en un mercado tan competitivo como el francés, en los primeros meses de operación los trenes AVE de Francia han conseguido una ocupación media del 80% y han cerrado el año alcanzando los 250.000 viajeros transportados.

El colofón a este año de estreno ha sido el reconocimiento de la Cámara de Comercio Hispanofrancesa que ha considerado a Renfe la empresa española del año en Francia. El presidente de Renfe, Raúl Blanco, recogió este premio en una gala celebrada en París y destacó la decidida apuesta de Renfe por convertirse en un operador de referencia en el mercado francés.



# 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 y Movilidad Sostenible (Gobierno de España) que tiene personalidad jurídica propia 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

Su misión es ofrecer servicios de transporte y movilidad sostenible de calidad bajo el principio de seguridad para sus clientes nacionales e internacionales, cumpliendo su compromiso con los empleados y con las comunidades en las que desarrolla su actividad.

#### 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, como entidad pública empresarial, es cabecera de un grupo de sociedades (100% de Renfe) que tienen la forma jurídica de sociedades anónimas y la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales. Este modelo empresarial busca facilitar el desarrollo del Grupo Renfe para competir en los distintos mercados nacionales e internacionales.



### renfe | Viajeros

10.002 empleados (31 de diciembre de 2023)	659 trenes de Cercanías
522,4 millones de viajeros	342 trenes de Media Distancia y Alta Velocidad Media Distancia
5.420 circulaciones diarias	269 trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia
14 núcleos de Cercanías Convencional y de Ancho Métrico	

### renfe | Mercancías

938 empleados (31 de diciembre de 2023)	222 locomotoras operativas
11,79 millones de toneladas netas transportados	8.560 vagones operativos
193 clientes	496.622 automóviles transportados por ferrocarril
1.112 trenes a la semana	

### renfe | Fabricación y Mantenimiento

3.231 empleados (31 de diciembre de 2023)	494 locomotoras mantenidas
98 Bases de Mantenimiento	613 trenes autopropulsados mantenidos
755 intervenciones cíclicas de material	11.317 vagones mantenidos

### renfe | Alquiler de material ferroviario

8 empleados (31 de diciembre de 2023)	1.095 vagones de mercancías
42 locomotoras de mercancías	23 trenes de viajeros de Media Distancia

### renfe | Proyectos Internacionales

43 empleados (31 de diciembre de 2023)	6,7 millones de viajeros
6 países con presencia	24.533 servicios comerciales

## 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
Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Pío XII, 110 28036 Madrid

(\*) Edificio histórico

## 1.2. Plan Estratégico 2019-2028

Con la digitalización y la liberalización como grandes retos, Renfe aprobó en enero de 2019 su 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.

Entre los principales hitos del Plan 2019-2023 cabe mencionar el lanzamiento del producto Avlo, la renovación de la flota de OSP (Obligación de Servicio Público), el lanzamiento de dōcō - Renfe as a Service (Operador Integral de Movilidad), el avance en la búsqueda del socio industrial en Renfe Mercancías, la creación de la oficina de RPA (robotización), del desarrollo de los centros de competencias digitales, el desarrollo de TrenLab – aceleradora de startups –, la renovación del sistema de venta y extensión del *Revenue Management*, el avance en la internacionalización de Renfe, la implantación del teletrabajo, el lanzamiento de programas de coaching y mentoring, el diagnóstico Lean de talleres o la instauración del Plan de Renovación del Personal.

Sin embargo, desde su aprobación han ocurrido una serie de hechos relevantes que han ido modificando de manera sustancial el contexto competitivo de Renfe. Entre ellos, la irrupción de la pandemia de la COVID-19 y su impacto en la economía y en el transporte – cuyos efectos estructurales aún están por concretar ya que afectan a las pautas de movilidad y a los hábitos de vida y de consumo de los ciudadanos –, la liberalización de los Servicios Comerciales de viajeros, con la Declaración sobre la Red de Adif que adjudicaba los paquetes de capacidad, sumada a la puesta en marcha de los servicios de Ouigo e Iryo y el anuncio de sus planes futuros, o la invasión de Ucrania por parte de Rusia (febrero 2022), que provocó una crisis energética con un alto impacto en la cuenta de resultados de Renfe y que ha contribuido a una crisis económica marcada por la reducción del crecimiento y niveles de inflación no vistos en décadas.

A finales de 2022, se llevó a cabo una actualización del Plan Estratégico para hacer frente a los nuevos desafíos teniendo en cuenta estos importantes cambios en el contexto competitivo de Renfe, y a los que se suma la futura liberalización de los servicios declarados OSP (Cercanías, Media Distancia y Avant) que Renfe presta por encargo de la Administración General del Estado (AGE) y cuyo contrato vigente finaliza en diciembre de 2027 – aunque contempla una prórroga por 5 años más –, una inflación alta, el aumento de la regulación en materia de ESG (ambiental, social y gobernanza corporativa) o la posible regionalización de servicios ferroviarios mediante el traspaso de competencias a algunas comunidades autónomas.

La actualización del Plan Estratégico 2023-2028 fue presentada al Consejo de Administración el 30 de enero de 2023. Su objetivo es la consolidación de Renfe como líder del mercado a través del desarrollo de siete líneas estratégicas: preparar OSP para la liberalización, redefinir la propuesta de valor de los servicios comerciales, impulsar el crecimiento internacional, concretar un nuevo modelo de alquiler de material, transformar el modelo de gestión de Renfe Mercancías, incrementar la eficiencia en producción y mantenimiento e impulsar la transformación cultural ligada al cambio y el talento de la empresa. Todas ellas ponen en evidencia la necesidad de pensar en nuevos negocios y reforzar la visión a 2028 para rediseñar 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 de Lujo



#### Trenes Turísticos



#### Mercancías



### Nueva identidad de los trenes de lujo de Renfe

2023, ha sido un año de celebraciones para los Trenes Turísticos de Lujo de Renfe. Una oportunidad de cambio y relanzamiento. Se han cumplido 40 años de la puesta en servicio de Transcantábrico Gran Lujo. Por su parte, Al-Andalus cumplirá 40 años en 2024 y Costa Verde Express lleva también más de tres décadas de servicio.

Al ser material histórico, la flota ha sido objeto de diversas intervenciones globales para subsanar el deterioro por el paso del tiempo, lo que ha supuesto una oportunidad para la renovación de su identidad corporativa.

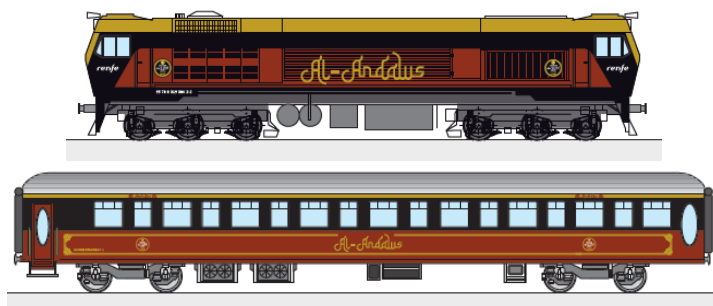
Se ha establecido una categorización diferenciada de los servicios de Trenes de Lujo (premium), separándola del resto de servicios Turísticos (trenes de día), por lo que en su identidad desaparece la palabra 'Turístico'. También una coherencia entre los diferentes *namings* de estos servicios, dejando el nombre con el descriptivo y eliminando en todos ellos los artículos o nombres genéricos que los acompañan.

Asimismo, se ha realizado un *restyling* de la identidad de las marcas buscando una evolución que, conservando la esencia y tradición que caracteriza a estos servicios, transmite una imagen más acorde con el 'nuevo lujo' de formas más sencillas, revisándose tanto la logomarca como el resto de los elementos de la imagen corporativa: colores, escudos, etc.



### Rotulación en trenes

La librea de los trenes incorpora la nueva gama cromática, jugando con los colores comunes a todos los servicios, el negro y dorado, que se combina con el color principal de cada producto. De esta manera, este último color adquiere un mayor protagonismo para dotar de personalidad a cada una de las marcas.



## 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	2021	2022	2023
España	-350	-108,38	-114,4
Arabia Saudita	-0,61	1,08	-0,96
EE. UU. (Tejas)	0,46	-0,69	-0,16
México	0,15	0,44	0,16
Francia	-	-	-8,13
Total (*)	-350	-107,55	-123,5

(\*) 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)

	2021	2022	2023
España	- (*)	- (*)	- (*)
Arabia Saudita	-	-	-
EE. UU. (Tejas)	- (**)	0,05 (**)	0,01 (**)
México	- (***)	0,23 (***)	0,06 (***)
Total (*)		0,28	0,07

(\*) Durante los años 2023, 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 0,05, 0,01 y 0,01 millones de euros respectivamente correspondiente al devengo del impuesto de ejercicios anteriores. En los ejercicios 2022 y 2021, no se devengó impuesto sobre beneficios alguno. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2023 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios en este ejercicio 2023.

(\*\*) Durante el año 2022 se pagó a cuenta impuesto sobre sociedades federal, por importe de 0,04 millones de euros. Adicionalmente, se pagaron 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). Durante el año 2023, se han realizado pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades federal por importe de 0,01 millones de euros. De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2023 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios.

(\*\*\*) Durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades. Durante el año 2022 se pagaron 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. Durante el ejercicio 2023 se han pagado 0,06 millones de euros como pago a cuenta del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2023. De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2023 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios.

Adicionalmente, Renfe se ha adherido en el año 2023 al Foro de Empresas, Instituciones y Entidades Públicas de la Agencia Tributaria, constituido en este mismo año 2023. Dicho foro tiene como objetivo impulsar el modelo de relación y cumplimiento cooperativos, basado en la transparencia y confianza mutua, impulsando una relación fluida con la Administración tributaria.

### 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 Catalunya 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	2021	2022	
Media Distancia	377.328	424.331	
Cercanías	613.298	722.868	
Ancho Métrico	116.278	124.155	
Total	1.106.904	1.271.353	

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

Obligaciones de Servicio Público	2021	2022	2023
Media Distancia	71.273	80.591	88.095
Cercanías	253.509	304.086	347.053
Total	324.782	384.677	435.148

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

Comunidad Autónoma	2021	2022	2023
Generalitat de Catalunya (Plan de Acción)	25.848	25.954	26.316
Junta de Extremadura	220	2.607	3.202
Gobierno de Aragón	1.884	2.747	2.979
Junta de Andalucía (Trambahía)	-	1.030	9.756
Total	27.952	32.338	42.253

### 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) cuando estén incluidos en el ámbito de aplicación 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 321.2 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

	2021	2022	2023
Adjudicatarios (*)	938	984	1.127
Importe (millones de euros)	3.912,99	2.057,62	2.289,67

(\*) 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	659	298.234	13,03
Licitación con negociación	24	500.514	21,86
Restringido	10	101.683	4,44
Contratación Directa	2.004	36.253	1,58
Negociado sin Publicidad	249	107.056	4,68
Encargos a medios propios	5	-	0,00
Contrato basado en acuerdo marco	131	294.873	12,88
Modificaciones contrato basado en acuerdo marco	15.874	292.034	12,75
Modificaciones encargos a medios propios	143	11.358	0,50
Modificaciones resto	6	1276	0,06

## Periodo medio de pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2023 el Grupo Renfe ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 45,64 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., siendo las mesas de apertura las que actúan como órgano de asistencia, según se regula en las Instrucciones Internas de Contratación.

## 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.

Los expedientes que tramita el Grupo Renfe incluyen aspectos sociales y ambientales en sus Pliegos de Condiciones Particulares o en sus Especificaciones Técnicas.

## 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	463.164.820,81
PATENTES TALGO S.L.	194.586.210,17
STADLER RAIL VALENCIA S.A.	90.022.278,07
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIAR S.A.	77.855.704,83
NERTUS MANTENI FERRO SERVICI S.A.	74.253.253,75
ALSTOM TRANSPORTE S.A.	72.528.389,08
CONSTRUCCIONES AUXILIAR FERRO S.A.	70.354.106,54
ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIA S.A.	68.255.955,88
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	65.641.048,65
SERVEO SERVICIOS S.A.U.	59.205.131,46
ACCIONA FACILITY SERVICES S.A.	49.735.716,59
CLECE S.A.	38.624.352,17
SEGURISA SERVIC INTEGRA SEGUR S.A.	21.362.477,02
TARVIA MANTO FERROVIARIO S.A.	20.796.708,48
INTERNAT BUSINESS MACHINES S.A.	19.954.066,08
UTE NUEVO TALLER DE ALTA	17.429.400,37
INDRA SISTEMAS S.A.	17.123.070,88
MEDIAPLUS EQUIMEDIA S.L.	16.399.405,17
FAIVELEY TRANSPORT IBERICA S.A.	16.230.106,05
INGENIERIA ECO DE TRAN SME MP S.A.	16.050.788,95



## 2. ENTORNO



## 2. Entorno

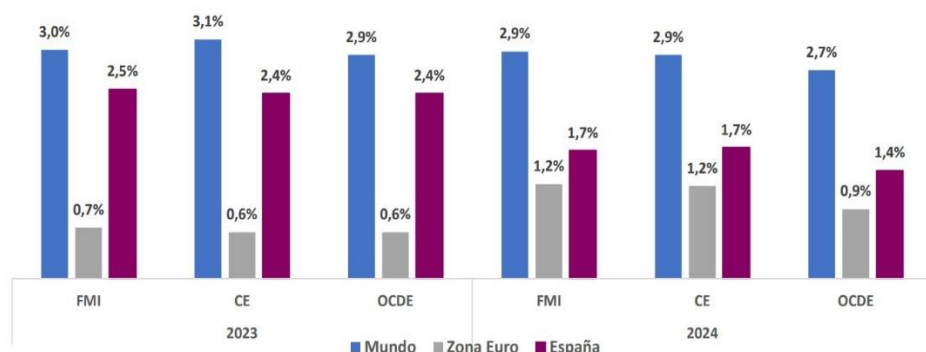
### 2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales

#### Previsiones económicas

Las economías occidentales se comportaron mejor de lo pronosticado al cierre de 2023, pero se han mantenido en zona de riesgo mientras los tipos de interés 'altos y por más tiempo' seguirán impactando en empresas y consumidores, aunque se evite la recesión. El descenso moderado de la inflación y un crecimiento débil marcan las perspectivas en un contexto que sigue guiando por la agresión de Rusia a Ucrania y los esfuerzos de los bancos centrales por enfriar la economía.

La fuerte inflación experimentada en los últimos dos años podría dar lugar a expectativas de una inflación persistentemente alta. Se estima que se reduzca a un ritmo constante debido al endurecimiento de la política monetaria y con la ayuda de los menores precios internacionales de las materias primas. Sin embargo, los riesgos para las perspectivas se inclinan hacia un deterioro de la situación, por lo que la política monetaria podría mantener su curso para lograr que la inflación descienda. Se apunta también a la necesidad de la consolidación fiscal para abordar la escalada de los niveles de deuda.

Las previsiones macroeconómicas de referencia internacional, publicadas al cierre de 2023, coincidieron en que el crecimiento mundial se moderará por debajo del promedio histórico anterior al 2019. El endurecimiento de las políticas monetarias hacia prever un enfriamiento de la actividad económica. Las reformas estructurales son cruciales para reactivar el crecimiento a medio plazo en un contexto de escasos márgenes de maniobra. Las nuevas tensiones geopolíticas derivadas del ataque de Hamás a Israel el 7 de octubre suponen un riesgo adicional significativo para la economía mundial, no considerado en la mayoría de las previsiones publicadas al cierre del ejercicio 2023.



La mayor inestabilidad geopolítica podría incidir en mayor aumento de la incertidumbre económica, que afectaría negativamente a las decisiones de consumo e inversión, y podría derivar, también, en inestabilidad de los mercados financieros. En este caso, podrían ser particularmente importantes los efectos sobre los mercados energéticos de petróleo y gas, como ilustran distintos episodios históricos.

#### Energía

La transición energética está redibujando el mapa mundial. La competencia por los recursos, como el litio o el níquel, está reconfigurando el tablero geopolítico y comercial y se abren nuevas oportunidades en torno al hidrógeno. El desafío de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> requiere un incremento significativo de la producción y el comercio internacional de varias materias primas críticas para transformar la economía hacia tecnologías de energía renovable. El sector está llegando a un punto de inflexión respecto a sus emisiones de carbono puesto que las fuentes renovables y la energía nuclear para generar electricidad podrían cubrir casi toda la demanda de electricidad mundial en 2025, según la Agencia Internacional de la Energía (IEA).

Europa afronta cuatro retos energéticos (mercado, seguridad de suministro, conectividad y energías renovables). A la par que crece el debate sobre una política común en un año que acabó con el acuerdo del Consejo para la reforma del mercado eléctrico, sellado el 14 de diciembre de 2023, con el objetivo de que los precios de la electricidad dependan menos de la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles, de acelerar la implantación de las energías renovables y de mejorar la protección de los consumidores, a la cabeza de los cuales se sitúa nuestro sector.

#### Transporte, movilidad y ferrocarril

Las tensiones geopolíticas, el cambio climático, la digitalización, el trabajo híbrido y las convulsiones económicas conducen a un escenario incierto para el mercado de la movilidad y el transporte, aunque los niveles se han recuperado razonablemente respecto a 2019. Mientras que la hoja de ruta europea se mantiene firme (Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente), con la transferencia hacia el ferrocarril como uno de los elementos clave para una movilidad interurbana y metropolitana más limpia y eficiente. En las ciudades, el uso de una movilidad compartida, eléctrica, conectada y automatizada (SEAM) y un cambio hacia ciudades más compactas podrían reducir drásticamente el número de vehículos y las emisiones.

En este contexto, el desarrollo de las empresas operadoras de transporte ferroviario se enfrenta a varios retos dentro de un mercado ya liberalizado. En el corto plazo, los mencionados que derivan de la agresión de Rusia y sus efectos económicos: crisis energética y notable alza los costes de operación, inflación sostenida con impacto en la demanda y encarecimiento de la financiación. En el medio plazo, enfrenta retos sobre los nuevos hábitos de la movilidad derivados de la

digitalización e impulsados por la pandemia COVID-19, financiación insuficiente para proyectos transversales de red en Europa y la extensión de clásicas ventajas competitivas del tren hacia otros modos (sostenibilidad, electrificación, conducción autónoma, etc.), entre otros.

Del lado de las oportunidades, la regulación en favor de sistemas de transporte y ciudades más sostenibles sobre la base de los objetivos del Acuerdo de París (2015) juegan a favor del ferrocarril como el modo más limpio y energéticamente eficiente, además del valor añadido que aporta (tanto por los reducidos tiempos de viaje como por la utilidad de esos tiempos).

### El ferrocarril en Europa: crecimiento, revisión de la RTE-T y tráfico transfronterizo

Los grandes operadores están revisando estrategias y están apareciendo nuevos entrantes. En Europa, los mercados están evolucionando de cuasi monopolios a un punto de atractivo y regulación moderada donde confluyen estandarización, liberalización, modernización de infraestructuras y las políticas ambientales. Junto a esto, las empresas ferroviarias se diversifican en actividades no ferroviarias: transporte de autobús, gestión de propiedades, plataformas digitales, agencias de viaje, gestión de aparcamientos, movilidad urbana, finanzas y seguros. Muchos operadores han realizado importantes operaciones de desinversión, tanto en sus principales actividades, como en actividades 'non core'.

Los principales operadores ferroviarios europeos publicaron incrementos de facturación respecto al ejercicio anterior y en clara fase de recuperación postpandemia. La alemana DB registró unos ingresos de 56.296 millones de euros, un 19% más respecto al año anterior. Su filial logística DB Schenker aportó cerca del 50% de esa facturación, mientras que sus servicios regionales aportaron el 15,8% y los servicios de Larga Distancia un 8,6%.

En el caso de la francesa SNCF, registró un incremento de 6.700 millones de euros hasta situar la cifra de facturación en los 41.449 millones de euros. Geodis (subsidiaria internacional de logística y mercancías) representó el 33% de los ingresos, mientras que los servicios TGC-Intercités alcanzaron el 20,5%. Por su parte, la italiana FSI incrementó sus ingresos por encima de los 1.500 millones hasta situar la cifra de facturación en 13.664 millones de euros. Su actividad como operador de transporte generó su mayor fuente de ingresos (58,8%). Cabe destacar que incrementó su volumen de viajeros en Alta Velocidad en un 106%.

En el marco UE, el Consejo alcanzó un acuerdo provisional el 18 de diciembre de 2023 sobre un Reglamento revisado relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (TEN-T/RTE-T). La nueva legislación tiene por objeto construir una red de transporte fiable, sin fisuras y de alta calidad, que garantice una conectividad sostenible en toda Europa, en la que no haya interrupciones físicas, cuellos de botella ni enlaces pendientes.

El nuevo Reglamento establece plazos claros para la finalización de las tres etapas en las que se desarrollará o modernizará gradualmente la red RTE-T: la red básica debe haberse completado de

aquí a 2030, la red básica ampliada (recientemente añadida), de aquí a 2040, y la red global, en 2050 a más tardar.

Los legisladores reconocieron la importancia del ferrocarril en la transición hacia modos de transporte sostenibles y acordaron nuevos requisitos que podrían contribuir, en términos generales, a la transferencia modal y a mejorar el rendimiento de la futura red ferroviaria de la RTE-T. Con el fin de asegurar una capacidad suficiente y operaciones de transporte ferroviario fluidas y sin interrupciones en toda la red RTE-T, los legisladores acordaron disposiciones sobre la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), en la red básica ampliada y en la red global, la migración al ancho de vía nominal estándar europeo, el aumento del número de trenes de mercancías con una longitud de 740 metros y las líneas con una velocidad de al menos 160 km/h para los trenes de pasajeros.

Además, el acuerdo provisional estableció que se incluyan requisitos operativos para los corredores europeos de transporte, ya que se consideran inseparables de los requisitos en materia de infraestructuras. En general, el acuerdo transaccional garantiza unas conexiones mejores y más rápidas para el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, así como una mejor integración de los puertos, aeropuertos y las terminales multimodales de carga en la red RTE-T.

La CER (*Community of European Railways*, de la que es miembro Renfe) dio buena acogida al nuevo planteamiento acordado y destacó tres puntos en el curso de las negociaciones:

1. La aceleración del despliegue del ERTMS de manera continua, confirmada con diferentes plazos para las redes básicas, básicas ampliadas e integrales, mientras que el desmantelamiento de los sistemas de clase B tendrá lugar en una fase posterior con posibles excepciones, pero garantizando la compatibilidad para una red verdaderamente interoperable.
2. La aspiración de una red ferroviaria sólida y atractiva que conecte las terminales de pasajeros y mercancías, los principales puertos y aeropuertos como columna vertebral de un ecosistema de transporte sostenible.
3. La oportunidad de presentar un plan maestro para el desarrollo de una red ferroviaria de Alta Velocidad interoperable que conecte las capitales europeas y las grandes ciudades y apoye el desarrollo de los servicios internacionales de transporte de pasajeros.

Por otra parte, el Plan de Acción para Impulsar el Transporte Ferroviario de Pasajeros de Larga Distancia y Transfronterizo presentado por la Comisión Europea en diciembre de 2021, combinado con la revisión de la RTE-T y el apoyo del Banco Europeo de Inversiones, prepara el terreno para un crecimiento significativo del ferrocarril. El 13 de diciembre de 2022, el Parlamento Europeo respaldó los objetivos del Plan de Acción y el 31 de enero de 2023 la Comisión ha lanzado *Connecting Europe by Train*, 10 proyectos piloto enumerados a continuación para establecer

nuevos servicios ferroviarios o mejorar los existentes y que “ayudarán a los operadores ferroviarios y a las autoridades a derribar las barreras que aún persisten”:

1. Nuevos servicios que conectan Hungría, Austria y Rumanía.
2. Conexión Alemania-Dinamarca-Suecia, con la participación de SJ (nuevo servicio de tren nocturno Estocolmo-Copenhague-Berlín y tren diurno Hamburgo-Gotemburgo (y potencialmente Oslo, en cooperación con DSB y DB), Snälltåget (servicio de tren nocturno mejorado Estocolmo-Copenhague-Berlín), České dráhy (nuevo servicio Praga-Berlín-Copenhague, en cooperación con DB y DSB) y Flixtrain (nuevo servicio Leipzig-Berlín-Copenhague-Estocolmo).
3. Midnight Trains, nuevo servicio de trenes nocturnos París-Milán-Venecia.
4. Flixtrain, nuevo servicio Múnich-Zúrich.
5. WESTbahn, nuevo servicio Múnich-Viena-Budapest, ampliación del servicio existente.
6. Nederlandse Spoorwegen, mejora del actual servicio Ámsterdam-Londres, en cooperación con Eurostar.
7. European Sleeper, nuevo servicio de tren nocturno Ámsterdam-Barcelona.
8. Ferrovie dello Stato Italiane /Deutsche Bahn, nuevos servicios Roma-Múnich y Milán-Múnich, con una posible extensión a Berlín.
9. ILSA, nuevos servicios Lisboa-A Coruña y Lisboa-Madrid.
10. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, nuevos servicios que conectan Cataluña y el sur de Francia.

## Fondos Europeos

Una parte esencial del entorno económico europeo está ligada a los esfuerzos por contrarrestar los efectos de la pandemia COVID-19. Aprobado por el Consejo Europeo el 21 de junio de 2020, el programa NextGeneration EU es el mayor instrumento de estímulo económico jamás financiado por la Unión Europea como respuesta a una crisis. Prevé una inversión de 723.000 millones de euros y se canaliza a través de dos instrumentos financieros: el Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia (MRR) y la Ayuda a la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-UE). Con estos fondos (préstamos y transferencias), la Europa posterior a la COVID-19 debe ser “más ecológica, más digital y resiliente a los cambios y retos del futuro”.

Al cierre de 2023, Renfe tiene activas ayudas procedentes de tres fondos europeos: NextGeneration EU, Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER y Fondos Solidaridad UE, ligados también al COVID-19; y ha obtenido más de 247 millones de euros para proyectos de digitalización, seguridad, descarbonización y accesibilidad. Los proyectos incluyen actuaciones de

mejora claves para un transporte más sostenible, más eficiente y orientado hacia la transición energética. Destacan por volumen de ayudas el proyecto de Digitalización de Estaciones de Cercanías (118 M€) y la asignación de más de 50 M€ para transporte de mercancías (Renfe Mercancías y Pecovasa) dentro del marco NextGen EU, en las que se incluye tanto la compra y transformación de material como la digitalización de diferentes procesos productivos y ayudas en clave de sostenibilidad (Eco-incentivos).

También destacan, por su singularidad y carácter estratégico, los proyectos relativos a la fabricación de un prototipo de tren bimodo (eléctrico/hidrógeno) y la instalación de placas fotovoltaicas de autoconsumo en bases de mantenimiento. Además, en el marco FEDER 2021-2027, el ejercicio cerró con una preasignación notable para potenciar la accesibilidad de las estaciones de Cercanías, la digitalización de procesos productivos y la seguridad en trenes de OSP.

## 2.2. Entorno regulatorio

Entre los puntos destacados del mapa regulatorio de 2023 cabe mencionar la primera ley de Inteligencia Artificial (IA) elaborada por la Unión Europea, el acuerdo para la revisión de la red transeuropea de transportes, el avance de la regulación comunitaria en materia ESG, el proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte español o los pronunciamientos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre el sector ferroviario en España en varios ámbitos (autoconsumo de energía eléctrica o criterios de Declaración de Red). Estos temas se repasan a continuación junto a otras referencias macro de impacto en la actividad del Grupo Renfe (estrategias de movilidad a medio y largo plazo).

### La explosión de la Inteligencia Artificial y su primera regulación (UE)

2023 arrancó con numerosas voces alertando de los riesgos que se avecinaban sobre la explosión del contenido generado por Inteligencia Artificial (Generative AI) con una enorme capacidad de “erosionar la confianza, entendida como elemento general y clave para la cohesión social, el comercio o la democracia” (Eurasia Group). Al margen de los efectos de esta punta del iceberg, el análisis de las herramientas basadas en inteligencias artificiales produjo un trabajo que, en el marco de la Unión Europea, concluyó en diciembre con la aprobación de la Ley de Inteligencia Artificial, diseñada sobre distintos niveles de riesgo (Mínimo, Alto, Inadmisible, Específico de Transparencia).

Algunos ejemplos de los sistemas de inteligencia artificial de alto riesgo son determinadas infraestructuras críticas, productos sanitarios, sistemas para determinar el acceso a instituciones educativas o para la contratación de personas; o, incluso, sistemas concretos utilizados en ámbitos de la policía, control fronterizo, administración de justicia y procesos democráticos.

Además, los sistemas de identificación biométrica, categorización y reconocimiento de emociones también se consideran de alto riesgo. En este caso, deberán cumplir requisitos estrictos: sistemas de mitigación, conjuntos de datos de alta calidad, registro de actividad, documentación detallada, información clara a los usuarios y un alto grado de solidez, precisión y ciberseguridad.

La Ley de IA introduce normas específicas sobre los modelos de inteligencia artificial de uso general que garantizarán la transparencia en toda la cadena de valor. En el caso de modelos muy potentes que puedan plantear riesgos sistémicos, habrá obligaciones vinculantes suplementarias relacionadas con la gestión de riesgos y el seguimiento de incidentes graves, la realización de la evaluación de modelos y emulación de adversarios.

Estas nuevas obligaciones se pondrán en marcha mediante códigos de prácticas elaborados por la industria, la comunidad científica, la sociedad civil y otras partes interesadas, junto con la Comisión.

Las autoridades nacionales competentes de vigilancia del mercado (CNMC en España) supervisarán la aplicación de las nuevas normas a nivel nacional, mientras que la creación de una nueva Oficina Europea de Inteligencia Artificial dentro de la Comisión Europea se encargará de la coordinación a nivel comunitario. El régimen sancionador incluye multas que podrán oscilar entre 35 millones de euros o el 7 % del volumen de negocios anual mundial (si esta cifra es superior) por infracciones relacionadas con aplicaciones de inteligencia artificial prohibidas, 15 millones de euros o el 3 % por incumplimiento de otras obligaciones y 7,5 millones de euros o el 1,5 % por la presentación de información incorrecta.

### ESG: primeros Estándares Europeos de Informes de Sostenibilidad (UE)

La regulación en materia de ESG (medioambiental, social y gobierno corporativo) se ha convertido en un pilar fundamental para promover prácticas empresariales más sostenibles y éticas sobre el conjunto de criterios que inversores y empresas utilizan para evaluar el impacto de una entidad en estos tres ámbitos. Tiene una dimensión transversal en la gestión y alcanza a todos los sectores de la economía y a las empresas de todo tamaño, que deberán reportar indicadores ambientales, de impacto social y de gobernanza sobre su actividad y la de los actores que intervienen en su cadena de valor.

El Reglamento de Taxonomía 2020/852 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, la Directiva de Reporte Corporativo Sostenible (CSRD) y la Directiva sobre Diligencia Debida en materia de Sostenibilidad (CSDD) marcan la pauta de un escenario que también va ligado al Reglamento (UE) 2019/2088 sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros.

El 31 de julio de 2023, la Comisión Europea (CE) adoptó el primer conjunto de estándares europeos de informes de sostenibilidad (ESRS) aplicable a todas las empresas sujetas a la CSRD.

Los principales aspectos que introduce son el concepto de doble materialidad, la inclusión de información prospectiva, la información sobre la cadena de valor y el principio de diligencia debida sobre sostenibilidad. Este último está estrechamente relacionado con la Directiva de Diligencia Debida de Sostenibilidad Corporativa (CSDD) que tiene como objetivo fomentar un comportamiento corporativo sostenible y responsable a lo largo de las cadenas de valor globales.

### Autoconsumo de energía eléctrica para los operadores: mayor control y mejor gestión (España)

Los costes de la energía de tracción del sector ferroviario se elevaron, en 2022, hasta los 376 millones de euros; un 90,5% más que en 2021 y un 126,9% más que en 2019 (prepandemia), a causa del incremento de los precios de la energía. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC, España) recibió la propuesta de Adif-Alta Velocidad de actualizar la declaración sobre la red de 2023 para permitir el autoconsumo de energía eléctrica de tracción a las empresas ferroviarias, tal y como viene definido en la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico.

La modificación propuesta del servicio de corriente de tracción permite que las empresas ferroviarias con capacidad adjudicada (o con capacidad marco reservada) produzcan energía propia mediante la instalación de una planta de generación fotovoltaica cerca las subestaciones de Adif AV. Este tipo de energía se considera de autoconsumo, y en el caso de obtener energía excedentaria deberá ser gestionada directamente por la empresa ferroviaria. De este modo, a las empresas ferroviarias que opten por esta opción se les facturará por su consumo, detruido el autoconsumo.

En su 'Informe relativo a la actualización de la declaración sobre la red 2023 de Adif Alta Velocidad en relación con el autoconsumo de energía eléctrica', de 6 de septiembre de 2023, la CNMC valoró positivamente la introducción del régimen de autoconsumo en el servicio de energía eléctrica de tracción porque "posibilita que las empresas ferroviarias puedan tener un mayor control y una mayor capacidad de gestión de sus costes de tracción eléctrica".

Además, la CNMC consideró que la propuesta "incluye los mecanismos necesarios para que el sistema sea neutral para las empresas ferroviarias que continúen adquiriendo la energía a través de Adif AV", y estimó que Adif AV debería (1) facilitar información para que las empresas ferroviarias puedan analizar la rentabilidad de la instalación de una planta para su autoconsumo, como la ubicación de las subestaciones y su habitual consumo, y los puntos de suministro en los que una empresa ferroviaria ha solicitado el autoconsumo, (2) poner a disposición de las empresas ferroviarias con capacidad asignada terrenos cercanos a las subestaciones de forma transparente y no discriminatoria, y (3) no exigir a la empresa ferroviaria interesada en autoconsumir la propiedad de la planta fotovoltaica, debiendo bastar un contrato vinculante entre el titular o propietario de la planta y la empresa ferroviaria.

## Declaraciones sobre la Red 2024 y 2025: llamada a criterios de *Rail Net Europe* (España)

En su 'Acuerdo por el que se emitió informe relativo a las declaraciones sobre la red para 2024 y 2025 de Adif y Adif Alta Velocidad' (23 de noviembre de 2023), la CNMC recordó que ha señalado en varias ocasiones que las declaraciones publicadas sobre la red de Adif y Adif AV no ofrecen la certidumbre necesaria a las operadoras ferroviarias sobre las condiciones de acceso a la red en el momento en que solicitan capacidad.

Por ello, consideró que Adif y Adif AV deberían ajustar su declaración sobre la red a las directrices de *RailNetEurope* (RNE, asociación de los administradores de infraestructuras ferroviarias europeos) de forma que hagan referencia a un horario de servicio – y no un año natural – y recojan todas las reglas aplicables al proceso de solicitud y adjudicación de capacidad, la gestión del tráfico y las condiciones económicas. Para el horario de servicio 2025, la declaración sobre la red debería publicarse antes del 15 de diciembre de 2023 y entrar en vigor tras su publicación, se aplicarán a las solicitudes de capacidad y a las operaciones de transporte ferroviario para operar en el horario de servicio 2024-2025, desde el 15 de diciembre de 2024 a las 00:00 hasta el 13 de diciembre de 2025 a las 00:00.

La CNMC señaló también que la ejecución de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, debería facilitar la homologación de la declaración sobre la red en España con las directrices de RNE y con otros administradores. De acuerdo con el nuevo sistema de fijación de los cánones ferroviarios, la CNMC concluyó que “nada impide a Adif y Adif AV adelantar la fijación de los cánones correspondientes a un horario de servicio de forma que pueda incluirse en la declaración sobre la red en el momento de su publicación”. “Ello haría”, continuó el regulador, “que las empresas ferroviarias conocieran las condiciones económicas que se aplicarán a la capacidad con un año de antelación respecto del inicio del horario de servicio, y desde luego en el momento de su solicitud de capacidad, como es el objetivo de la previsión legal”.

Por último, habiéndose aprobado la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para el período 2021-2026 el 23 de diciembre de 2022, la CNMC señaló que Adif y Adif AV deberían publicar sus programas de actividad con celeridad y actualizar la declaración sobre la red detallando el desarrollo de la infraestructura, “de forma que las empresas ferroviarias puedan contar con esa información en el diseño de sus planes de negocio”.

## Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (UE)

La Comisión Europea presentó su 'Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente' junto con un Plan de Acción de 82 iniciativas en diciembre de 2020, quedando aprobada por los órganos de la UE en julio 2021. Esta estrategia sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la UE puede

lograr su transformación ecológica y digital y ser más resiliente ante futuras crisis. Tal y como se indica en el Pacto Verde Europeo, el resultado será una reducción del 90 % de las emisiones de aquí a 2050, gracias a un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. Entre las claves de la visión 2023 que expone, cita que el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicará en toda Europa y que los viajes colectivos programados para trayectos de menos de 500 km deben ser neutros en carbono, se prevé que para 2050 el tráfico ferroviario de mercancías se haya duplicado.

## Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (España)

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 y Movilidad Sostenible (tal y como quedó renombrado con la formación del nuevo Gobierno de la XV Legislatura en noviembre 2023) tiene competencias sobre el transporte en territorio nacional, dirige las políticas de movilidad con un enfoque integrador y homogeneizador en toda España y cuenta con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas.

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, que buscaba la implicación real por parte de la ciudadanía (*public engagement*). También fue necesario contar con el sector privado, la

academia, los 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, la visión de la Estrategia de



Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 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 Gobierno de España en esta década. Se sustenta 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 Ministerio de Transportes.

### Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (España)

El Gobierno aprobó el texto en diciembre de 2022 y lo envió al Congreso, pero decayó como Proyecto de Ley al disolverse el Congreso y el Senado por la convocatoria de elecciones de generales anticipadas (23 de julio 2023). La formación del nuevo Gobierno en diciembre 2023 hizo prever la reactivación de un texto con varias claves.



El nuevo marco regulatorio para el transporte y la movilidad en nuestro país se sustenta en cuatro pilares:

1. **Derecho social:** por primera vez, la ley reconocerá la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y un elemento de cohesión social que contribuye a la consecución del estado del bienestar. La movilidad deberá ser accesible e inclusiva y ofrecer soluciones para todas las personas de tal manera que las administraciones deberán trabajar de forma coordinada para garantizar este derecho, con especial énfasis en las necesidades de movilidad cotidiana de todas las personas, incluyendo el ámbito rural. También se pone de manifiesto la importancia estratégica del transporte de mercancías, como sustento de la actividad económica del país.
2. **Limpia y sana:** el transporte es responsable del 29% de las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro país, por lo que urge avanzar en la descarbonización del sector para cumplir con los compromisos internacionales y contribuir a mejorar la calidad del aire. Se busca priorizar la movilidad activa (caminar, ir en bici) y un transporte público colectivo accesible y asequible para todas las personas. La Ley trata de promover alternativas atractivas al vehículo privado, como sistemas de transporte público a la demanda, sistemas de movilidad colaborativa o compartida. También se busca reforzar el papel de las zonas de bajas emisiones que se regulan en la Ley de Cambio Climático

y Transición Energética. La Ley abre la puerta a que los ayuntamientos puedan establecer una tasa por la circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones. Para crear esta tasa es necesaria una habilitación con rango de ley, lo que permite garantizar que las condiciones básicas sean homogéneas en todo el territorio, aunque cada municipio podrá decidir si implementa la tasa o no.

3. **Sistema digital e innovador:** la ley incluye la creación del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), donde las empresas de transporte, gestores de infraestructuras y administraciones compartirán sus datos, lo que permitirá optimizar la toma de decisiones de todos los actores a la hora de planificar la ejecución de nuevas infraestructuras y la puesta en marcha de nuevos servicios. La Ley incluirá herramientas para facilitar la innovación. Por ejemplo, se crea un *sandbox* de movilidad para testar soluciones innovadoras de movilidad en un espacio controlado de pruebas y facilitar su llegada al mercado. También recoge los principios que deberán seguir las administraciones para regular y promocionar la introducción de los vehículos autónomos, en todos los modos, priorizando la seguridad, la sostenibilidad ambiental, los derechos de las personas y fomentando la colaboración público-privada. En el caso de automóviles autónomos, el texto establece una ventanilla única para facilitar que se realicen pruebas en vías públicas
4. **Invertir mejor al servicio de la ciudadanía:** el cuarto pilar de la Ley apuesta por mejorar la calidad de las decisiones de inversión y gasto en transporte y movilidad, así como por incluir nuevas herramientas que permitan una mayor participación pública. La Ley recoge gran parte de las recomendaciones de la AIReF (Autoridad independiente de Responsabilidad Fiscal) y otros organismos, estableciendo análisis ex ante y ex post que garanticen la rentabilidad socioambiental de todas las actuaciones, asimismo de los mecanismos para reforzar la transparencia y rendición de cuentas.

### La Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria 2021-2026 (España)

El elemento clave dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, es la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria 2021-2026 que se enmarca en la regulación establecida por la Ley del Sector Ferroviario y que se aprobó el 23 de diciembre de 2022. 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 transpuesto al ordenamiento jurídico español mediante la citada ley. La definición de la Estrategia Indicativa por parte del anterior Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible supone, al mismo tiempo, un reto y una oportunidad para actuar como palanca en el cambio de paradigma de la política de

transportes en un país que cuenta con una de las redes de infraestructuras de transporte más desarrolladas del mundo.

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, también se incluye 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*).

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 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 que posibiliten la financiación sostenible del sistema ferroviario.

## 2.3. Factores y Tendencias

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

### Geopolítica y Riesgos

El Brexit, la pandemia COVID-19, la agresión de Rusia sobre Ucrania, la competencia estratégica entre EE.UU. y China, la fragmentación política en Europa y el resurgimiento de la tensión en Oriente Medio apuntan a un escenario más próximo a la consolidación de bloques y nacionalismo económico en 2027-2030 (segunda Guerra Fría para algunos analistas) que al mundo postsoviético. La invasión de Ucrania, la tensión OTAN-Rusia, la seguridad energética, la polarización en EE.UU., las ciberamenazas, el terrorismo islamista o una posible escalada de los en Oriente Próximo han generado refuerzos anunciados en los presupuestos de Defensa para los próximos ejercicios.

Entre los principales riesgos globales 2023-2036 compilados (antes de la guerra Israel-Hamás) por el servicio de estudios de la UE (EPRS), figuran la desestabilización rusa de Europa, la asertiva política exterior de China y las ambiciones de unificación de Taiwán, el colapso de Internet, la instrumentalización de la migración irregular en las fronteras de la UE, la seguridad del suministro energético en Europa, un shock de oferta de suministro de materias primas críticas, la inestabilidad derivada del sector de tecnología financiera o amenazas estratégicas y sistémicas a la esfera de la información democrática.

### Tecnología y Digitalización

2023 será recordado por el año de la explosión de la Inteligencia Artificial generativa (*Generative AI*). *OpenAI* anunciaba el lanzamiento de ChatGPT en noviembre de 2022, una versión mejorada del algoritmo (GPT-3) llamado a dominar las artes de los LLM (grandes modelos de lenguaje). Al arrancar 2023, la plataforma sumaba 100 millones de usuarios. La huella de la IA generativa ya se dejó notar en marketing y ventas, ingeniería de software (seguramente el mayor impacto hasta el momento), e investigación y desarrollo durante 2023.

La tecnología y la digitalización suponen el gran eje de transformación empresarial y económico de esta década. Más del 75% de las empresas buscan adoptar tecnología Big Data, Cloud e Inteligencia Artificial en los próximos cinco años, con impacto en procesos, ciberseguridad, operaciones y política comercial. El desarrollo de la IA Generativa y General, la conectividad 5G como gran *driver*, la computación cuántica, el metaverso comercial e industrial, asimismo las tecnologías de generación y almacenamiento energético, de gestión ambiental o de combustibles sostenibles (SAF) se abrirán paso en un escenario que mezclará promesas y riesgos.

### Sostenibilidad

El Acuerdo de París y el Pacto Verde Europeo resumen la dimensión del problema del cambio climático y los objetivos políticos para mitigar sus efectos. La descarbonización de las economías a través de nuevos modelos financieros y empresariales (ESG), la generación de electricidad limpia (casi toda la demanda en 2025) o la conciencia creciente del consumidor, consolidan la tendencia hacia la neutralidad climática entre factores complejos (crisis económica e inflación y difícil equilibrio de una transición ecológica justa).



### Nueva movilidad y ciudades

Como se ha mencionado, varios factores conducen a un escenario incierto de movilidad, aunque los niveles se recuperaron razonablemente respecto a 2019 al cierre de 2023. La hoja de ruta europea se mantiene firme (), con la transferencia hacia el ferrocarril como uno de los elementos clave. Respecto a las nuevas formas de movilidad, desde taxis autónomos hasta bicicletas eléctricas compartidas, el gasto en algún tipo de movilidad compartida crecerá rápidamente en la próxima década y ya se trabaja en una estandarización de la nueva movilidad con una clasificación integral de los servicios y vehículos con indicadores de rendimiento (KPIs) estandarizados en torno a 5 áreas (Sostenibilidad, Seguridad, Utilización, Accesibilidad, Equidad). El mercado de la movilidad como servicio (MaaS) generará a los distribuidores de vehículos en España un volumen de negocio que superará los 15.000 millones de euros al año en 2030 y alrededor del 34% de los vehículos nuevos se matricularán como MaaS.

En las ciudades, el uso de una movilidad compartida, eléctrica, conectada y automatizada (SEAM) y un cambio hacia ciudades más compactas podrían reducir drásticamente el número de vehículos y las emisiones. En lugar de ciudades monocéntricas en torno al CBD (distrito central de negocio), muchas ciudades de vanguardia en 2033 habrán mutado a un modelo policéntrico con opciones de vida, trabajo y ocio. La idea es diseñar 'la ciudad de 15 minutos', ciudades que crecerán en torno a nodos con desplazamientos máximos de 15 minutos.

#### Experiencia de cliente (CX)

La fatiga tecnológica empieza a hacer mella en los consumidores, que buscarán simplificar su vida digital y tener la sensación de que recuperan parte del control de sus datos. A las claves de excelencia habituales (Integridad, Empatía, Resolución, Expectativas, Personalización y Tiempo y Esfuerzo) se le suma el reto de adaptación a la Generación Z, diversa y ultra conectada, que desconfía de los medios tradicionales y que espera de las empresas ejemplaridad contra el cambio climático. Se está produciendo una crisis de identidad digital: la manera en la que se hace uso (e incluso mal uso) de los datos personales hace tiempo que debería haber cambiado. Pronto las personas recuperarán el control de sus datos a través de los monederos digitales (*digital wallets*) con tokens que representen el DNI, métodos de pago, tarjetas de fidelización y mucho más.

#### Experiencia de empleado (EX)

La mayor parte de los empleados que han conocido el trabajo híbrido tras la pandemia quieren conservarlo, con una asistencia a la oficina – aún no rediseñada – por debajo de los niveles de 2019 (~30%). Sumado a la disrupción tecnológica como destructor de empleos – incluidos perfiles de alta cualificación por la irrupción de la IA –, las tendencias apuntan al reciclaje de habilidades y la flexibilidad en entornos de gestión, mientras las fuerzas de producción industrial y operación navegan en un escenario de crecimiento débil, escasez de suministros e inflación sostenida.



# 3. PRINCIPALES HITOS



### 3. Principales hitos

Certificación de Calidad y Medio Ambiente de todos los Servicios AVE y Avlo.  
Inicio de las pruebas de los servicios AVE en Francia.

ENERO

Raúl Blanco nuevo presidente de Renfe.  
34 maquinistas mujeres en Arabia Saudí.  
Renfe lidera el ranking en transporte de viajeros de Merco Responsabilidad ESG.  
Los Centros de Competencias Digitales han obtenido la valoración nivel de madurez 3 dentro del modelo CMMI.  
15 años del AVE Madrid-Barcelona.

FEBRERO

Nueva web Renfe Viajes.  
Avlo entre Madrid y Alicante.  
Nueva edición del proyecto de voluntariado Coach Exit.  
La plataforma dōcō, ganadora en la XV edición de los premios Aslan.  
Tres millones de clientes MÁS Renfe.  
Formación de los primeros maquinistas del Tren Maya.  
5ª convocatoria de TrenLab.  
Puesta en marcha del CCD de Linares.

MARZO

Nueva sede de Campus Renfe en Málaga.  
Colaboración con FIAPAS para mejorar la accesibilidad de las personas sordas.  
Puesta en marcha del Centro de Competencias Digitales de Monforte.  
Nuevo Campus Virtual Renfe.  
Firma del Manifiesto de EJE&CON por la Igualdad de Oportunidades.

ABRIL

Firma del acuerdo de cooperación para estudiar futuras colaboraciones con la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile.  
Nueva oferta de empleo pública para 500 plazas de operador comercial y 300 de operador de ingreso en talleres.  
El canal de Renfe de Tiktok cumple un año con más de 70 millones de visualizaciones.  
Obtención del Premio Empresarial '360º Tecnología Social' concedido por la Fundación FUNTESO.

MAYO

Nuevo servicio Avlo entre Andalucía y Madrid.  
La función de Auditoría Interna recibe el certificado de calidad QA del Instituto de Auditores Internos de España.  
Presentación de la oferta del AVE a Lyon y a Marsella.  
Renfe lidera el ranking en transporte de viajeros de Merco Talento Universitario.  
Se constituye el Consejo de Administración de Renfe Proyectos Internacionales.  
Obtención del Certificado AENOR de Transporte Neutro 0 para los trenes eléctricos de viajeros y mercancías.

JUNIO





## JULIO

Renfe lidera el ranking como empresa con mejor reputación en España en el transporte de viajeros.

100 años de la línea Cercedilla-Cotos.

Primer AVE internacional en la ruta Barcelona-Lyon.

Renfe Proyectos Internacionales comienza su actividad.

Aprobado y publicado el III Convenio Colectivo del Grupo Renfe.

Renfe Mercancías ha recepcionado 6 locomotoras eléctricas de gran potencia EURO6000.

## AGOSTO

120.000 billetes vendidos del AVE a Francia.

Puesta en marcha del nuevo tren Turístico de la Cerámica.

Renfe emitió 2,33 millones de abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia en el segundo cuatrimestre.

Se firma el Contrato de Pruebas Dinámicas del Tren Maya.

## SEPTIEMBRE

Prorrogamos el acuerdo de colaboración con el Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil.

Presentación de los nuevos uniformes del personal de conducción, comercial y prestación de servicio en trenes y estaciones en la *Fashion Week*.

Diez años de colaboración con la Formación Profesional Dual en Renfe.

## OCTUBRE

Los Trenes Turísticos de Galicia, galardonados en los *Rail Tourism Awards 2023*.

Acuerdo entre Renfe y Leo Express, para avanzar en la estrategia de expansión conjunta en Europa Central.

Inversión de 164,1 millones de euros para actualizar y modernizar el sistema de venta y reserva de billetes.

## NOVIEMBRE

Renfe Colabora en la Gran Recogida de Alimentos.

Nos sumamos al Día Internacional contra la Violencia de Género.

Certificado ISO-27001 que Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI).

Firma el Contrato de Operador Temprano – Administrador Temprano del Tren Maya.

Inauguración de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias, atravesando la Variante de Pajares.

## DICIEMBRE

Comienzan las operaciones 'Powered by Renfe' del servicio regional de trenes de Eslovaquia entre Bratislava y Komárno.

Renfe recibe el premio como 'Empresa del año' por la Cámara de Comercio de España en Francia.

Lanzamiento de la nueva red social interna de Renfe.

Obtención del premio 'Corporate destacado del año' por el programa TrenLab, concedido por el BIGBAN *Investors Congress*.

# 4. EL CLIENTE



## 4. El cliente

Renfe ha alcanzado en 2023 la segunda cifra más elevada de su historia de viajeros transportados en un año, con 522,3 millones de clientes, lo que representa un incremento del 19,4% respecto al año anterior. Estas cifras suponen una consolidación del crecimiento que los servicios de Renfe con más de 85 millones de nuevos clientes en relación con 2022.

Para encontrar cifras similares, hay que remontarse a 2006, cuando se alcanzaron los 527,9 millones de clientes transportados en Renfe. En los años 2005, 2007, 2008 y más recientemente en 2018 y 2019 también se superaron los 500 millones de clientes.

Este año, el desplazamiento de estos más de 522 millones viajeros supone un importante ahorro medioambiental. Con esta cifra se evita:

- La emisión de 4,2 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>.
- La circulación de cerca de 350 millones de vehículos privados.
- El consumo de más de 1.790 millones de litros de combustible.

Del total de viajeros desplazados en los trenes de Renfe en 2023, 491,6 millones corresponden a Obligaciones de Servicios Públicos (Cercanías, Media Distancia y Avant) y 30,7 millones de viajeros utilizaron los servicios AVE, Avlo, Alvia, Euromed e Intercity.

La multitud de destinos, la gran cantidad de frecuencias, la confianza en los trenes de Renfe e iniciativas del Gobierno como Verano Joven y Abonos gratuitos para clientes recurrentes de Cercanías, Rodalies y Media Distancia, han sido los principales motivos por los que los clientes han elegido estos servicios para realizar su desplazamiento.

En lo que se refiere a Mercancías, durante el año 2023 se transportaron más de 11,79 millones de toneladas. Durante este año, las tensiones internacionales causadas por la guerra de Ucrania y la crisis del Mar Rojo han provocado retrasos y cambios en las rutas de transporte, lo que ha provocado una caída en los tráficos de mercancías en los puertos españoles. Renfe Mercancías ha sufrido estas consecuencias y, a esto se le ha sumado, una disminución en la demanda de desplazamientos de bienes y productos por problemas sectoriales coyunturales a otras industrias; industrias para las cuales Renfe Mercancías realiza los tránsitos de sus manufacturas.

Este año, el transporte de 11,79 millones de toneladas supone un importante ahorro medioambiental. Con esta cifra se evita:

- La emisión de casi 390.000 toneladas de CO<sub>2</sub>.
- La circulación de cerca de 472.000 camiones, de los que unos 55.000 irían cargados con mercancías peligrosas.

### 4.1. Alta velocidad a Asturias

Tras la puesta en funcionamiento de la Variante de Pajares, la nueva oferta de servicios comerciales de Alta Velocidad de Renfe llegó a Asturias. Desde este 30 de noviembre, las conexiones del Principado con la Meseta y la cuenca Mediterránea experimentan una importante mejora de tiempos, frecuencias y precios.



El impacto en la región de esta esperada comunicación ferroviaria abre nuevas expectativas económicas y sociales que ya influyen de manera muy positiva en el valor de la imagen de Asturias.

Durante la primera fase los tiempos de viaje de todos los trenes se reducirán en al menos una hora. Así, el trayecto entre Madrid y Oviedo durará 3 horas y 18 minutos, y entre Madrid y Pola de Lena, puerta de entrada de la Alta Velocidad, 2 horas y 49 minutos.

En cuanto a la nueva oferta comercial, en 2023, se establecieron nuevos horarios y en sólo un mes se han vendido más de 70.000 billetes.

El número de frecuencias son: 5 entre Madrid y Oviedo/Gijón, 4 trenes Alvia y 1 Intercity, los viernes, con una única parada en León. En sentido contrario, se ofrecen 6 frecuencias, 5 trenes Alvia y 1 Intercity, los domingos, con una única parada en León.

El nuevo servicio Alvia Madrid-Avilés, los nuevos trenes AVE Gijón/Oviedo-Madrid, el nuevo servicio Avlo Gijón/Oviedo-Madrid, con paradas en todas las estaciones del recorrido (Mieres, Pola de Lena, León, Palencia, Valladolid y Segovia), el incremento de frecuencias entre Asturias y Madrid, el importante aumento de plazas anuales y la mejora de tiempos de viaje, conforman y confirman el inicio de una era revolucionaria para las conexiones ferroviarias de Asturias.

## 4.2. Espacios cardioprottegidos

Renfe ha instalado en sus trenes AVE, Larga y Media Distancia y Turísticos Desfibriladores Externos Semiautomáticos (DESA), convirtiendo así su flota en espacios cardioprottegidos.

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 se contará con una reserva de dispositivos ubicados en estaciones para remplazarlos por aquellos que hayan sido utilizados en una emergencia sanitaria.

Renfe ya ha preinstalado 521 Desfibriladores DESA a bordo de su flota, de los cuales 511 están en marcha: 250 en trenes de Servicios Comerciales (Alta Velocidad, Larga Distancia y en 5 Trenes Turísticos) y 261 en trenes de Servicio Público (Media Distancia). Además, está previsto que se instalen en los 30 trenes de la serie 106.

Para la adecuada utilización de estos aparatos, se ha llevado a cabo una formación inicial de 8 horas y reciclajes cada dos años de 4 horas 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, se realizará 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 cardioprottegidos está basado en ofrecer un valor añadido a 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, que hasta la fecha han ayudado a salvar 7 vidas.

## 4.3. Nuevo diseño de Escaleras-Pasarelas de Evacuación y Sillas de Transferencia en Trenes

Renfe Viajeros ha pilotado el grupo de trabajo compuesto por profesionales de Servicio Público, Servicios Comerciales, Accesibilidad y Autoprotección para diseñar una nueva escalera-pasarela de evacuación, así como silla de transferencia diseñada bajo criterios de accesibilidad, visibilidad, manejo, ubicación en los trenes y homogeneidad, reduciendo a un único modelo la variedad actual. El prototipo final se ha terminado en agosto de 2023. Se irán instalando de manera paulatina cumpliendo el protocolo de, si el tren dispone de más de 2 coches se ubicarán 2 elementos en los extremos de cada coche. Las Direcciones Técnicas de Operaciones de Servicios Comerciales y Servicio Público continúan con la planificación para facilitar dicha implementación.

## 4.4. Medidas de Seguridad y Autoprotección en Trenes

Renfe emite mensajes de seguridad en los trenes de Servicios Comerciales (auditivos y visuales), así como la correspondiente 'Vigilancia'. Además, en los trenes de Servicio Público, se continúa con la instalación de pictogramas informativos como medida preventiva en situaciones de emergencias basadas en 'Información ante Emergencias' ubicados en expositores de los coches, identificación mediante 'Chalecos de Alta Visibilidad' del Equipo a Bordo y 'Señalización de Evacuación' en los trenes.

## 4.5. Seguridad y protección del cliente

### Ciberseguridad y protección de datos

Renfe ha certificado su Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) mediante la norma ISO 27001, destacando de esta forma el compromiso de la compañía con la seguridad de la información.

Este certificado, gestionado por AENOR tras la correspondiente auditoría, confirma que Renfe cumple con las exigencias legales en materia técnica de ciberseguridad y protección de datos al mismo tiempo que protege la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

Esto no sólo fortalece la confianza de nuestros clientes, sino que también nos aporta una ventaja competitiva frente a otras operadoras y coloca a la empresa en una posición más sólida frente a posibles ciberamenazas.

La norma ISO 27001 certifica los sistemas de información que dan soporte a las siguientes áreas y actividades con dependencia directa del Centro de Procesamiento de Datos:

- Área de Explotación: monitorización, supervisión y operación de sistemas, servicio vigilancia 24x7, planificación de procesos.

- Área de Infraestructuras de Seguridad: instalación, operación, monitorización y administración de herramientas de seguridad y soporte técnico avanzado.
- Área de Comunicaciones: gestión de comunicaciones internas y externas para Renfe, clientes y proveedores.
- Área de Ingeniería de Sistemas: instalación y administración de sistemas distribuidos y Mainframe y gestión de almacenamiento y *backup*.
- Área de Gestión de Demandas y Proyectos: control y supervisión de nuevos desarrollos, verificación de las fases del ciclo de vida del software y supervisión previa puesta en producción.
- Área de Telefonía y Movilidad: gestión de los terminales móviles.
- Área de Ofimática y Puesto de Trabajo: gestión equipos de usuario.
- Área de Centro de Servicios: atención de llamadas y seguimiento de incidencias.
- Área de Arquitectura de Sistemas y Plataforma Cloud: seguimiento de proyectos y elaboración de documentación técnica de proyecto.
- Área de Ciberseguridad y Privacidad: actividades de Ciberseguridad y actividades de Protección de Datos.

Además, en 2023, Renfe ha recibido la certificación del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en el que los servicios de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC) de la compañía fueron auditados y certificados por AENOR, conforme a la normativa aplicable.

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 estas dos certificaciones 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.

Adicionalmente, con el objetivo de mejorar las capacidades de prevención, detección y reacción frente a un posible incidente de seguridad, se han abordado los siguientes proyectos:

- Se ha puesto en marcha una solución que prioriza la remediación de las vulnerabilidades.
- Nueva arquitectura de recolección y tratamiento de eventos de seguridad (SIEM), que ha permitido incrementar exponencialmente eventos diarios recolectados y analizados.
- Estudio de aplicabilidad de IA en los eventos de inteligencia que se estén procesando en el SIEM.

- Mejora en los sistemas de grabación de tráfico completo, para su análisis forense en caso de incidente.
- Nuevo servicio de verificación de contenido, limpieza de *malware* y control de emisión del correo de Renfe.

Por otro lado, se han extendido las buenas prácticas de ciberseguridad a otros entornos tecnológicos y geográficos:

- Instalados un total de 483 elementos de seguridad específicos del entorno operacional (OT) en 261 estaciones de Cercanías.
- Implantado los requisitos de ciberseguridad para la fabricación, modificación y mantenimiento de los trenes.
- Mejorado el modelo de ciberseguridad y protección de datos de carácter personal, con independencia del país donde se realizan los trabajos.

En cuanto a la protección de la información, la designación de Renfe como operador crítico y operador de servicios esenciales, bajo el escenario de competencia nacional e internacional, impone la necesidad de marcar y proteger la información confidencial. Por ello, se han establecido mecanismos necesarios para el control de acceso a la información frente a personas no autorizadas, y se está trabajando en herramientas y capacidades de clasificación, marcado y protección, estando en producción dentro de diversos proyectos.

En el ámbito de formación en ciberseguridad y protección de datos, se ha establecido un plan de formación en ambas materias para todos los empleados a través del campus virtual. En este sentido, se han realizado diversas sesiones de formación para usuarios privilegiados y administradores, y se han aumentado de forma progresiva las campañas de concienciación para detectar posibles vectores de entrada de incidentes de seguridad y píldoras de concienciación para la plantilla.

Para finalizar, en materia de protección de datos, se han desarrollado multitud de acciones que incrementan los niveles de protección de nuestros clientes, plantilla y otros grupos de interés. Entre otros, se ha reforzado el control sobre los datos de carácter personal y sensible del Grupo y se han incorporado los principios de privacidad desde las fases iniciales de los distintos proyectos.

## Digitalización los sistemas de protección contra incendios

Renfe ha puesto en marcha un proyecto para la digitalización de los sistemas de protección contra incendios en cerca de 400 estaciones, tras culminar con éxito la experiencia piloto en 12 estaciones del núcleo de Cercanías de Cádiz y en dos de Elche, e iniciada la segunda fase en las estaciones de Pirámides y Sol, en Madrid.

Este proyecto tiene como objetivo integrar los sistemas de detección, alarma y extinción de incendios en los centros de gestión de viajeros de Renfe y en los centros de seguridad de la compañía (CECON/C24H). En caso de activación de alguno de los sistemas de protección contra incendios de una estación, se pondrá en marcha la operativa de evacuación con la apertura remota de los controles de acceso y las salidas de emergencia, así como el accionamiento a distancia de las sirenas óptico-acústicas.

Esta nueva integración no sólo permite mejorar las medidas de seguridad en las estaciones de gestión de Renfe Viajeros, sino que también proporciona mecanismos de respuesta remota, rápida y eficaz en la gestión de situaciones de emergencia.

Este proyecto es complementario al 'Renfe Smart Security Station' (RS3) que se encuentra en ejecución y en el que Renfe ya ha instalado los primeros equipos de videovigilancia inteligente en más de 190 estaciones de Cercanías de toda España. Es el primer paso para la completa digitalización de los sistemas de seguridad de las 415 estaciones de Cercanías contratadas.

Este nuevo sistema recopila y procesa de forma anónima y automatizada miles de datos a través del sistema CCTV de cada estación y los integra 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.

Para implementar estas soluciones Renfe ha contratado a empresas punteras en tecnologías de analítica e inteligencia de imágenes, entre las que se encuentran Infinity Neural e Imotion Analytics, startups aceleradas con nuestro programa de innovación TrenLab de Renfe.

#### 4.6. 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	2021	2022	2023
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,91	7,94	7,95

Obligaciones de Servicio Público	2021	2022	2023
Alta Velocidad-Media Distancia	7,71	7,63	7,52
Media Distancia	7,12	7,35	6,97
Cercanías Madrid	7,21	7,34	6,99
Rodalies Catalunya (*)	6,00	6,19	6,62
Cercanías Asturias	7,18	7,84	7,66
Cercanías Bilbao	6,50	6,94	6,78
Cercanías Cádiz	8,05	7,38	7,39
Cercanías Málaga	7,16	8,34	8,02
Cercanías Murcia-Alicante	6,83	7,31	7,21
Cercanías San Sebastián	6,43	6,65	6,66
Cercanías Santander	7,49	7,79	7,34
Cercanías Sevilla	7,43	7,32	6,95
Cercanías Valencia	6,08	7,16	6,86
Cercanías Zaragoza	7,47	7,64	7,73
Cercanías Ancho Métrico	6,92	7,02	6,64

(\*) Sólo núcleo Barcelona.

Servicios de mercancías	2021	2022 <sup>(*)</sup>	2023
Mercancías	5,70	5,70	6,15

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

## Certificaciones de Renfe

El sistema de gestión de la calidad del Grupo Renfe alcanza a todas las actividades corporativas y transversales, así como las específicas de las sociedades del Grupo. El sistema constituye el soporte de las más de 30 certificaciones ISO y de seguridad que acreditan al Grupo Renfe como empresa transparente, sostenible y eficiente.

Durante 2023, cabe destacar la obtención de la certificación de la Norma ISO 27001:2022, tras la realización de la auditoría externa durante los meses de junio y septiembre por AENOR. Con este hito, se completa el ciclo de certificación de seguridad de la información, dado que en 2022 se obtuvo el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y se destaca el compromiso del Grupo en esta materia. La norma ISO 27001 certifica los sistemas de información que dan soporte a las áreas de explotación, infraestructuras, comunicaciones, ingeniería de sistemas, gestión de demandas y proyectos, así como telefonía y movilidad, con dependencia del centro de procesamiento de datos.

Los objetivos alcanzados con esta nueva certificación son, entre otros:

- Generar confianza en el uso de los medios tecnológicos del Grupo utilizados por clientes y profesionales, garantizar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de deberes.
- Verificar que los niveles de integridad, confidencialidad, disponibilidad y trazabilidad son adecuados para asegurar la continuidad de los procesos y servicios del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información.
- Incrementar el nivel confianza y obtener una mejora competitiva.

Entre otros hitos, también sobresalió la obtención por parte de Renfe Mercancías de una puntuación del 90% de desempeño – una mejora de 6 puntos – en su evaluación del Sistema SQAS (*Safety and Quality Assessment for Sustainability*), que asegura la seguridad y la calidad en el transporte de mercancías de productos químicos. Desarrollado por el Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC), permite evaluar el cumplimiento de unos estándares muy exigentes respecto a calidad, medio ambiente, seguridad y salud, protección y responsabilidad social corporativa, siendo una garantía y un requisito indispensable para las empresas químicas a la hora de seleccionar a sus proveedores logísticos.

En materia de descarbonización, este ha sido el primer año de operación para Renfe tras la certificación 'Carbono Neutro' de AENOR para sus trenes eléctricos de viajeros y mercancías, que garantiza que no producen emisiones directas ni indirectas en origen, al utilizar energía 100% renovable. La certificación 'Carbono Neutro' también reconoce el compromiso de Renfe en reducir el consumo y ser más eficiente en el uso de la energía eléctrica de tracción.

A continuación, se resumen las principales certificaciones del Grupo Renfe al cierre de 2023:

## Renfe Viajeros

Certificación de Calidad y Medioambiente en UNE-EN ISO 9001-2015 y UNE-EN ISO 14001-2015 para el servicio de transporte de viajeros en todos sus trenes AVE y Avlo incluidos los servicios de Francia.

Certificación según la norma UNE-EN ISO 9001 para:

- El servicio de transporte de viajeros de Cercanías Málaga y Trambahía de Cádiz.
- El servicio de transporte de viajeros de Cercanías de AM y AC de Asturias y Cantabria, y AM de Castilla y León.
- El servicio de Trenes Turísticos de Lujo.
- El servicio de transporte de viajeros de Cercanías de Barcelona, Tarragona y Girona, y los Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- El servicio de transporte de viajeros en todos sus trenes AVE y Avlo incluidos los servicios de Francia.

Certificación según la norma UNE-EN ISO 14001 para:

- Los Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- El servicio de transporte de viajeros en todos sus trenes AVE y Avlo incluidos los servicios de Francia.

Además, Renfe Viajeros dispone de otras certificaciones:

- Norma UNE-EN 13816:2003 de Transporte Público de Pasajeros.
- Certificados los núcleos de Cercanías de AC Asturias, Bilbao, Madrid (excepto C-9), Valencia (C1, C2 y C6) y Zaragoza.
- Norma UNE 93200:2008 de Cartas de Servicios.
- Certificados los núcleos de Cercanías de Asturias, Bilbao, Madrid (excepto C-9), Valencia (C1, C2 y C6) y Zaragoza.
- Norma UNE-ISO 22843:2020.
- Certificados de Q de Calidad Turística en sus Trenes Turísticos de Lujo.
- PASS 2060 Neutralidad de Carbono del Grupo Renfe (compartida con Renfe Mercancías).

## Renfe Mercancías

Dos certificaciones globales en Calidad y Medioambiente UNE-EN ISO 9001 y UNE-EN ISO 14001 integradas dentro del Sistema de Gestión para el transporte por ferrocarril en vagón completo y contenedor de mercancías siderúrgicas, del automóvil, mercancías a granel, convencionales, perecederas, peligrosas, sal, madera, papel y transportes militares; acreditación en el mencionado

Sistema SQAS (*Safety and Quality Assessment for Sustainability*) y PASS 2060, de Neutralidad de Carbono del Grupo Renfe (compartida con Viajeros).

### Renfe Fabricación y Mantenimiento

Certificación en UNE-EN ISO 9001 Calidad para el mantenimiento integral de vehículos ferroviarios, así como su fabricación transformación, pintado y modificado, reparación y pruebas de componentes, sistemas de frenado, proyectos de construcción de talleres y consultoría técnica.

Certificación en UNE-EN ISO 14001 Medioambiente en 45 bases de mantenimiento, además de la certificación como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM) para todo el material rodante, y para las funciones de Desarrollo de Mantenimiento, Gestión de Flota y Ejecución del Mantenimiento, según el Reglamento de Ejecución (UE)2019/779.

### Renfe EPE

Dos certificaciones en Calidad UNE-EN ISO 9001-2015 como prestador de servicios corporativos en el área de la Gerencia de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, una certificación en UNE-EN ISO 27001 en Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información en la Gerencia de Área de Ciberseguridad y Privacidad además de un Certificado de Conformidad con el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) de los sistemas de información.

### Quejas y reclamaciones

#### Servicios de Viajeros

Reclamaciones por cada 1.000 viajeros	2021	2022	2023
Alta Velocidad - Larga Distancia	4,25	4,54	5,10
Media Distancia	1,33	1,49	1,80
Cercanías. Reclamaciones / Quejas web	0,16	0,16	0,27
Ancho Métrico	0,51	0,59	0,65
Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida (*)	1,00	1,51	1,63

(\*) El servicio de asistencia a personas con discapacidad se denomina ACERCA, antiguo ATENDO, y es prestado por Adif desde 2022

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	2021	2022	2023
Mercancías	44	38	48

## Reclamaciones, multas y sanciones

Expedientes tramitados	2021	2022	2023
Número de expedientes tramitados	155	164	197
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	392.467	334.136	350.168
<b>Tipología de los expedientes tramitados</b>			
Arrollamientos	3	4	3
Lesiones en el tren	72	63	70
Lesiones en estación	60	67	83
Otros	20	30	41
<b>Denuncias</b>			
Número de denuncias recibidas	19	47	85
Importe económico (€)	13.828	182.427	57.530
<b>Tipología de denuncias (número)</b>			
Incendios	2	2	3
Consumo	1	10	23
Agencia de Protección de Datos	1	0	1
Competencia	1	0	2
Disciplina laboral	10	22	39
Otros	4	13	17
<b>Actuaciones penales</b>			
Número de actuaciones penales	0	5	8
Importe económico (€) <sup>(*)</sup>	135.323	213.804	65.193
<b>Tipología de actuaciones penales (número)</b>			
Arrollamientos de personas	0	0	0
Lesiones	0	0	2
Incidentes en el tren	0	2	3
Accidentes laborales	0	0	1
Otros	0	3	2

<sup>(\*)</sup> Los importes económicos son los abonados en el año natural, lo que no se corresponde con los expedientes del año, sino que son la resolución de expedientes iniciados años anteriores.

## 4.7. Nuevas acciones comerciales

### Nuevos trenes

Renfe puso en marcha en 2019 un Plan de Renovación de Flota lo que supondrá la renovación de aproximadamente el 50% de los trenes dedicados a Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Los nuevos trenes permitirán el rejuvenecimiento de la flota con el consiguiente incremento de la fiabilidad y la reducción de incidencias, un aumento de la eficiencia energética, la adecuación a las obligaciones de implantación de la accesibilidad, la sustitución de material diésel, y el incremento de la seguridad en el sistema ferroviario.

Para los servicios de Cercanías, Renfe adjudicó a la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) el suministro de 29 trenes eléctricos de Cercanías, por importe de 192,7 millones de euros, incluyendo el mantenimiento de trenes durante 15 años y las piezas de repuesto, así como la posibilidad de ampliar el suministro de hasta 9 trenes eléctricos adicionales.

La compra de estas 29 unidades de Cercanías complementa la adjudicada el año pasado para la adquisición de 28 nuevos trenes de Media Distancia por un importe de 290 millones, que se ha visto incrementada en 2023 con la ampliación de este contrato para la adquisición de 32 trenes más, por un importe de 190 millones de euros. El cómputo total es la compra de 60 nuevos trenes de Media Distancia de última generación, más sostenibles y eficaces para Renfe. Estos contratos de adquisición tienen incluido el abastecimiento de piezas de repuesto y el mantenimiento conjunto, a través de una sociedad mixta Renfe-CAF. El objetivo es garantizar la máxima eficiencia en la operación de la nueva flota y el menor coste durante un largo periodo de tiempo.

Asimismo, Renfe adjudicó 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 ancho convencional de servicio público para Cercanías y Media Distancia. El importe de adjudicación asciende a 23 millones de euros.

El sistema de comunicaciones GSM-R de voz, el mismo que se utiliza en Alta Velocidad y semejante al de la telefonía móvil, pero con canales y protocolos específicos, se usa en radiotelefonía para la transmisión de informaciones relativas a la explotación ferroviaria.

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

En trenes de Mercancías, Renfe adjudicó a Stadler Rail el suministro y mantenimiento de 12 locomotoras de ancho estándar por 136 millones de euros. Estas locomotoras de gran potencia

permitirán a Renfe Mercancías nuevas oportunidades de crecimiento por la posibilidad de incrementar tráficos nacionales e internacionales, lo que implicará un impacto positivo en la actividad de la compañía.

En lo referente a vagones de mercancías, Renfe licitó la compra de 149 vagones por 37,9 millones de euros. La licitación se realizará en dos lotes, uno de 74 vagones porta contenedores de 60 pies de longitud tipo SGNSS que deberán fabricarse para disponer como mínimo de 70 toneladas de carga neta para una velocidad máxima de circulación de 100 km/h. El segundo lote estará integrado por 75 vagones porta semirremolques tipo SDGGMRSS, para una carga máxima de 22,5 toneladas por eje y una velocidad máxima de circulación de 100 km/h con bogies compatibles con ejes de ancho ibérico y ejes de ancho estándar.

Asimismo, la compañía adjudicó a Alstom el suministro e implementación del sistema ERTMS Baseline 3, y piezas de parque, para implantarlo en 28 locomotoras de la serie S/253 que forman parte en la actualidad del parque móvil de la compañía, por un importe de 13,5 millones de euros.

El sistema ERTMS facilita la interoperabilidad entre diferentes redes, unificando los sistemas de señalización y seguridad ferroviaria en Europa. Este sistema permite mejorar la seguridad en la circulación y la gestión del tráfico ferroviario de mercancías. Renfe está realizando el mayor esfuerzo inversor de las últimas décadas para renovar y ampliar su flota de trenes, con una inversión en firme superior a 5.500 millones de euros que permitirá la compra o remodelación de 539 trenes o locomotoras.

Estos datos convierten a Renfe en el operador ferroviario que más invierte en modernizar su flota. En 2026, la compañía contará con la flota más moderna de Europa. Además, todo esto supondrá la creación de 52.000 empleos.

### Otras inversiones de Renfe

En las estaciones de Cercanías, Renfe ha aprobado una inversión de cerca de 8 millones de euros para la mejora de los equipamientos de seguridad de las comunicaciones de 534 estaciones de Cercanías de toda España. Los segmentos a los que afectará este incremento de la seguridad son los sistemas de venta y de información al viajero, la videovigilancia o los diferentes sensores existentes en las estaciones, entre otros.

Asimismo, Renfe va a invertir 9 millones de euros en la renovación y mejora de la señalización y equipamientos en estaciones de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico. Con esta acción, fortalecemos nuestro compromiso para crear espacios confortables y seguros para nuestros clientes en las estaciones que gestionamos, con el objetivo de redundar en la mejor atención y experiencia de cliente.

Para los canales de venta, la compañía va a destinar 164 millones de euros para actualizar y modernizar el sistema de venta y reserva de billetes. El proyecto incluye todos los canales de venta (web, App, taquillas, agencias, máquinas autoventa) y los sistemas de acceso del cliente (*check-in* y acceso a sala club). El nuevo sistema de venta garantizará la funcionalidad, escalabilidad, el cumplimiento de los estándares europeos y facilitará la integración de otras aplicaciones y con terceros. Nuestra web será el canal de venta que mayor transformación experimentará, lo que beneficiará a los 5,6 millones usuarios mensuales que tenemos.

### Abonos gratis para Cercanías, Rodalies y Media Distancia

En 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 hasta final de ese año. Posteriormente esta medida se prorrogó durante todo el año 2023, impulsada en el marco del decreto anticrisis para combatir las consecuencias de la guerra en Ucrania y la elevada inflación.

En 2023, Renfe creó títulos multiviaje específicos por cada núcleo de Cercanías y para cada origen-destino de los servicios de Media Distancia convencional con una vigencia de cuatro meses que corresponde con cada trimestre natural del año. Así, se puso a disposición de los usuarios un abono con validez hasta 30 de abril, otro con vigencia hasta el 31 de agosto y un tercero válido hasta el 31 de diciembre. Con excepción de los abonos del primer trimestre, los otros dos se podrán solicitar dos meses antes de su entrada en vigor (1 mayo y 1 septiembre, respectivamente).



Las condiciones de adquisición y utilización de los abonos gratuitos fueron similares a las de los títulos anteriores. Así, el usuario debía estar registrado en la web de Renfe con su DNI para solicitar los abonos, depositar una fianza de 10 euros, en el caso de que adquiera un título de Cercanías o Rodalies; y de 20 euros para los servicios de Media Distancia convencional, que se devolverá al

final de cada cuatrimestre, siempre y cuando se cumplan las condiciones, como haber realizado al menos 16 viajes en el periodo de vigencia de los abonos.

En el caso de la Media Distancia, los abonos de cada trayecto origen/destino eran válidos para realizar hasta cuatro viajes al día en ambos sentidos en cada cuatrimestre, y no se podían formalizar dos viajes en el mismo sentido hasta que transcurra el triple del tiempo de viaje programado.

Asimismo, Renfe incautará la fianza de 20 euros y anulará el abono gratuito a los usuarios que, al menos en tres ocasiones, no hayan cancelado con un mínimo de dos horas de antelación la reserva de la plaza si finalmente no van a viajar en el tren y no se expedirá ningún otro título de Media Distancia asociado a ese DNI, NIE o pasaporte, en 30 días tras la retirada.

**ABONO GRATUITO DE MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL**

**CONDICIONES**

- Desde el 1/09 hasta el 31/12 de 2022
- Un abono distinto por cada trayecto origen/destino
- Válido para viajes ilimitados entre el origen y destino solicitado por el cliente, en ambos sentidos
- 20 euros de fianza ▶ será reembolsada si se hacen 16 viajes o más
- Excepción:** Fianza de 10 euros:
  - Línea de Media Distancia Villarrubia-Córdoba-Rabanales-Alcolea
  - Entre cualquiera de las estaciones de los núcleos de Rodalies de Lleida, Tarragona y Girona
- Compra en máquinas autoventa y taquillas
- Aplicable el descuento de Familia Numerosa en la fianza

Asimismo, estos abonos de Media Distancia podrán ser utilizados en los servicios Avant entre Madrid y Salamanca y entre A Coruña y Ourense, que se prestan sobre la red de ancho convencional, y en la nueva relación Murcia-Alicante, que se presta a través de la red de Atlas Prestaciones, recién inaugurada.

Por último, también se prorrogó durante un año el descuento del 50% para usuarios recurrentes del resto de los servicios ferroviarios Avant, declarados como obligación de servicio público.

Así, se aplicó una rebaja del 50% a todos los títulos multiviaje Avant (Abono Tarjeta Plus, Tarjeta Plus 10 o Tarjeta Plus 10-45), que se vendieron en 2023.

Es importante señalar que se han convertido en Obligaciones de Servicio Público (OSP) las 13 relaciones de Alta Velocidad de Media Distancia, 12 de las cuales conectan con una ciudad de Castilla y León: Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, Burgos- Madrid, León-

Palencia, Burgos-Valladolid, Ourense-Zamora, Palencia-Valladolid, León-Segovia, Segovia-Zamora, Palencia-Segovia, Medina del Campo-Zamora y Huesca-Zaragoza.

**ABONOS AVANT AL 50%**

Para todos los títulos multiviaje Avant vendidos hasta el 31/12/23

- Abono Tarjeta Plus
- Tarjeta Plus 10
- Tarjeta Plus 10-45

Podrán utilizarse hasta el 31/12/23

Compra en máquinas autoventa, taquillas y web de Renfe

Aplicables descuentos de familia numerosa y otros organismos

En este sentido, estas relaciones de Alta Velocidad que en 2022 se bonificaban con un esquema específico, a partir de 2023 pasan a regirse por las mismas condiciones de los servicios Avant.

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 dispone de 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.

Durante 2023, se emitieron 6.517.130 abonos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia. Del total de títulos gratuitos expedidos, el 77,47% corresponde a abonos para viajar en los distintos núcleos de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico, mientras que el 22,53% corresponde a abonos de Media Distancia.

Además de los abonos gratuitos para viajeros habituales, se vendieron 381.684 títulos con descuentos del 50% de Avant para utilizar en los servicios de Media Distancia de Alta Velocidad.

## Descuentos para jóvenes

Tras la medida aprobada por el Gobierno, Renfe puso a la venta los billetes para que los jóvenes europeos con edades de entre 18 y 30 años, ambos inclusive, pudieran viajar en el verano 2023 con rebajas del 50% en trenes AVE, Avlo, Alvia, Intercity y Euromed, con un máximo de descuento de 30 euros por billete. Los descuentos han sido también del 50% para los títulos sencillos de Avant, y del 90% para el resto de los servicios de Media Distancia o de la red de Ancho Métrico.



El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) publicó las resoluciones que fijan las condiciones de venta y uso de los billetes de autobús y tren con descuentos que buscan facilitar a los jóvenes viajar en transporte este verano, tanto por España como por Europa.

Para beneficiarse de la medida, los jóvenes españoles o de cualquier otro país de la Unión Europea con residencia legal en España, nacidos entre 1993 y 2005, tuvieron que registrarse en el formulario de la página web de MTMS (<https://veranojoven.mitma.gob.es/>) para confirmar que cumplían los requisitos exigidos y, en su caso, obtener el código personal e intransferible que utilizarían para adquirir el pase Interrail y los billetes rebajados.

Los descuentos de Renfe para jóvenes fueron los siguientes:

- Descuento del 90% en los servicios de Media Distancia y red de Ancho Métrico.
- Descuento del 50% en los títulos sencillos de Avant.
- Descuento del 50% (con un máximo de 30 euros por billete) para servicios comerciales (AVE, Avlo, Alvia, Intercity y Euromed).
- Descuento del 50% del Global Flexible de Interrail de 10 días a 2 meses, cuando se comercialice a través de Renfe. La rebaja se aplicó sobre las tarifas oficiales de Interrail, con sus características de precio según edad, etc. Los billetes de Interrail con el descuento estarán disponibles en los próximos días en la web de Renfe.

Además, los jóvenes miembros del programa de fidelización Más Renfe tuvieron un viaje gratis por cada dos viajes que realizaron.

Durante la vigencia de la iniciativa Verano Joven, Renfe vendió más 2 millones de billetes para jóvenes de entre 18 y 30 años con descuentos para viajar en tren o autobús. El 60% de los jóvenes han utilizado los servicios de ferrocarril, y el resto por carretera.

Si la comparativa se reduce al modo ferroviario, el 83,6% de los jóvenes beneficiados de esta medida han viajado en los trenes de Renfe. El 16,4% restante en otras operadoras ferroviarias.

## 3.000.00 clientes MAS Renfe

El programa de fidelización MÁS Renfe alcanzó los 3 millones de clientes desde su creación en el año 2003. En el último año y medio, este club formado por los usuarios más frecuentes de los servicios de Renfe ha incrementado en un millón su número de miembros. La compañía, además de premiar a sus viajeros más fieles y a los clientes corporativos que siempre escogen a Renfe como forma de viaje, busca atraer a potenciales nuevos clientes y partners.



El programa MÁS Renfe goza de una valoración positiva del 96% de sus clientes, ya que solo por pertenecer al club se consiguen viajes gracias a los Puntos Renfe acumulados, los cuales pueden ser canjeados por otros servicios ofrecidos por las empresas colaboradoras con Renfe.

Existen numerosas razones para formar parte de la comunidad MÁS Renfe, en primer término, es gratuito adherirse puesto que permite obtener beneficios: antes, durante y después del viaje, como descuentos de hasta el 100% (según el nivel), y muchas otras ventajas nuevas.

## Viajar con mascotas

Desde que se inició el Proyecto Mascota Grande, se han transportado 2.937 perros grandes en determinados trenes AVE, lo que refleja la importancia que supone para muchos de nuestros clientes poder viajar con su perro.

Este servicio está disponible en determinados trenes AVE de las líneas Madrid-Barcelona (directos o con parada en Zaragoza), Madrid-Málaga, Madrid-Granada, Madrid-Alicante y Madrid-Valencia. Las condiciones de viaje permiten 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.

Esto no condiciona al número de mascotas de menos de 10 kilos que viajan dentro de un transportín en el tren, donde se han incorporado entre las mascotas admitidas a cobayas, hámsters y conejos, reforzando así nuestro compromiso con el viaje de los animales de compañía. Se puede consultar el resto de las condiciones de la normativa comercial en la web de Renfe.

Fruto de esta acción, Nestlé-Purina ha donado 1.800 kilos de alimentos a animales sin hogar, 1 kilo por cada perro grande que ha viajado este año haciendo uso de los nuevos servicios de Renfe, coincidiendo con el Día Internacional del Perro Adoptado. Dicha donación va dirigida a la



asociación ACUNR, 'Animales con un nuevo rumbo', beneficiando a miles de animales sin hogar que viven en nuestro país.



Además, las mascotas de hasta 10 kilos pueden viajar también en los trenes de Avlo de Renfe. Para ello, los billetes de mascota se adquieren añadiendo un complemento adicional al billete del viajero en el momento de la compra o posteriormente. Se admite un animal de compañía por viajero y siempre que se trate de las siguientes mascotas: perros, gatos, hurones, aves no de corral, cobayas, hámsteres y conejos. Los animales deben viajar dentro de una jaula o transportín a los pies o encima del viajero sin ocupar una plaza de asiento.

### Nuevos métodos de pago y pago aplazado

Renfe, implantó un nuevo sistema de pago a través de las carteras virtuales de Apple Pay y Google Pay. El objetivo es optimizar la experiencia de compra de los clientes en la web renfe.com mediante la aplicación de las mejores soluciones tecnológicas y de software en procesamiento de pagos.

Estos nuevos medios de pago son carteras o *wallets* virtuales a los que se pueden añadir múltiples tarjetas para efectuar pagos tanto en comercios físicos como online, lo que permite realizar

compras rápidas, sencillas, fiables y seguras, gracias a la identificación biométrica. Ambos métodos de pago poseen ya una amplia aceptación en España.

De esta manera, el proceso de compra de billetes resulta más rápido y sencillo para el cliente y supone un paso más a nivel de seguridad y digitalización. Esta mejora podrá beneficiar a los miles de clientes que diariamente compran sus billetes mediante pago online.

Además, Renfe incorporó una nueva opción de pago para la adquisición de billetes en la web renfe.com con la posibilidad de pagar los viajes en cuatro plazos sin intereses ni gastos de gestión adicionales, siempre que la compra sea superior o igual a 150 euros.

El objetivo es optimizar la experiencia de cliente mediante la aplicación de las mejores soluciones tecnológicas para disfrutar de la comodidad tanto al viajar como al pagar.

### Nueva restauración en trenes

En 2023, se presentó la nueva temporada de la restauración Premium diseñada por el chef Ramón Freixa, con dos estrellas Michelin y tres soles Repsol, a los clientes que viajan en trenes AVE o Euromed con billetes Premium. Para ello, 80 clientes fueron los encargados de valorar y elegir cuáles serán los nuevos menús que se servirán a bordo de los trenes mediante la degustación de todos los platos presentados.

La nueva selección de menús de restauración Premium se sirven en el asiento y están incluidos dentro del propio billete, pudiendo solicitarse: aperitivo, desayuno, comida, merienda o cena, según el momento del día. Se trata de una de las prestaciones mejor valoradas por los usuarios del tren.

Igualmente, este servicio Premium dispone de menús especiales para intolerancias, alérgicos, menús adaptados para los más pequeños y para todas las dietas (vegetariano estricto, vegetariano ovo-lácteo, sin gluten, sin lactosa, kosher, halal, bajo en sal, sin carne y sin azúcar).

Además, desde este año los clientes que viajen con billetes Elige Confort a bordo de estos trenes, también podrán comprar el menú Premium.

### Kiosco digital para viajeros

Los clientes de Renfe de los trenes AVE, Avlo, Alvia, Euromed e Intercity han disfrutado del servicio de Kiosco Digital a través de la plataforma *PressReader*, de forma gratuita. Dependiendo del tipo de dispositivo que se utilice, los usuarios pueden leer y descargar las publicaciones que deseen.

El Kiosco Digital de Renfe ofrece periódicos de información general, económica y deportiva, además de revistas, tanto nacionales como internacionales. También presenta una gran cantidad

de categorías donde el cliente puede elegir en función de sus gustos, tales como: arte, computación y tecnología, entretenimiento y TV, deportes, moda, ocio y estilo de vida, tendencias y estilos, automoción, casa y jardín, comida y cocina, crianza y familia, entre muchas otras...

Asimismo, el servicio incluirá un modo audio que lee los contenidos, por lo que es accesible para personas con discapacidad visual, al igual que permite filtrar en función del país, idioma y tipo de publicación.

También se podrá entrar a la plataforma desde la aplicación PlayRenfe en los trenes, donde se encuentra la oferta de prensa y revistas en formato digital, incluida la revista Club Renfe.

### Nueva Base de Mantenimiento de Santa Catalina III

Con una inversión de 14,2 millones de euros, las obras han consistido en la ampliación de la nave actual de Santa Catalina III en una longitud de 210 metros adicionales, duplicando la capacidad de mantenimiento de trenes de ésta. La actuación ocupa una superficie de 7.600 m<sup>2</sup> de los cuales, 930 m<sup>2</sup> se corresponden con oficinas y 4.600 m<sup>2</sup> de estacionamiento de trenes.

La tipología de la nave es continuidad de la existente, actualizándose sus instalaciones e integrando las dos instalaciones en un único taller homogéneo. Así, el complejo ferroviario de Santa Catalina pasa a disponer 10 puestos de mantenimiento de 200 metros a 14 puestos, así como, espacios asociados, tales como boxes y secciones auxiliares, oficinas, vestuarios y office, estos últimos adaptados a personas con movilidad reducida.

La nave se ha dotado de equipamiento industrial de última generación, atendiendo a los nuevos procesos productivos y a los nuevos trenes de alta velocidad adquiridos:

- Bajavías y bajabogies. Suministro y montaje de 2 sistemas de bajavías con mesa de extracción de rodales (adaptados a los nuevos trenes) y sistema bajabogies con capacidad 25 Tm y dos bocas de entrada y una de salida.
- Medios de Elevación. Suministro y montaje de 16 plataformas elevadoras, 8 polipastos de 2,5 Tm, 2 puentes grúa longitudinales de 2,5 Tm, 1 puente grúa de extracción de bogies de 25 Tm.
- Sistema de aspiración. Suministro y montaje de un sistema de aspiración centralizada en dos puestos de mantenimiento como proyecto piloto.



# 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. Tren de hidrógeno

El proyecto FCH2Rail se desarrolla por un consorcio en el que participa Renfe junto a CAF, DLR, Toyota, Renfe, Adif, CNH2, IP y Stemmann-Technik, y su objetivo es desarrollar un tren demostrador bimodo propulsado por hidrógeno. Para ello el proyecto toma como base una unidad actual de Cercanías de Renfe, en la que CAF ha instalado una nueva solución para la generación de energía eléctrica a partir de la hibridación de la energía proveniente de pilas de hidrógeno y baterías, y la ha integrado a su vez con el sistema de tracción ya existente en el vehículo con captación de energía de catenaria. Esto permite a la unidad circular tanto en modo eléctrico, en zona electrificada, como en modo híbrido en zona no electrificada, al combinar la energía proveniente de las pilas de hidrógeno y de las baterías. El desarrollo del proyecto se inició a principios de 2021 y su finalización está prevista para finales de 2024. Con un presupuesto de 14 millones de euros, cuenta con una financiación de 10 millones de euros por parte de Clean Hydrogen Partnership, anteriormente FCH2 JU, agencia de la Comisión Europea dedicada a impulsar el desarrollo del hidrógeno y de las pilas de combustible.

Tras realizar en 2022 pruebas dinámicas en una vía cerrada, y habiendo recibido los maquinistas de Renfe la formación necesaria para conducir el tren demostrador, en 2023 se han cubierto hitos importantes que continuarán en 2024. Durante 2023, se obtuvo la autorización para circular en pruebas por la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), y se completaron con éxito los recorridos previstos hasta el momento: la llegada de la unidad a la estación de Canfranc, en el pirineo aragonés.

Recientemente, se han completado nuevas fases de pruebas en vía, con el objetivo de probar la nueva tecnología en un amplio rango de condiciones de demanda de potencia y energía, simulando diferentes servicios comerciales. Para ello, el vehículo ha circulado por diferentes líneas de la RFIG en Aragón y Madrid. Los escenarios de pruebas han incluido circulaciones en diferentes condiciones climáticas y de operación: el puerto de Ferreruelas hasta llegar a Teruel, Soria, Talavera de la Reina, Cáceres y Mérida, donde se ha alcanzado la máxima autonomía. Más de 7.000 km recorridos en modo hidrógeno y 800 km de autonomía son algunos de los resultados del proyecto.

Estas etapas han permitido una caracterización más completa de la nueva tecnología embarcada, aportando más información sobre la compleja competitividad de la nueva solución de propulsión bimodo híbrida con pilas de hidrógeno como alternativa sostenible a la tracción diésel que se emplea hoy en día en muchas líneas.

Los resultados de este proyecto confirman y refuerzan la apuesta de las empresas que forman el consorcio FCH2Rail para el desarrollo de soluciones de movilidad respetuosas con el medioambiente. Así mismo, el proyecto está contando también en esta fase de pruebas con la colaboración inestimable de empresas como IBERDROLA, SHIE-ARPA, Ercros, Stellantis y el Ejército de Tierra.

### 5.2. Green Mobility Hubs

Renfe transformará sus estaciones de Cercanías en Green Mobility Hubs. Este proyecto reformulará los aparcamientos disuasorios de las terminales en nodos de movilidad intermodal con los que ofrecer a los municipios alternativas de movilidad segura, sostenible y conectada, en las áreas de influencia de sus entornos urbanos e interurbanos.

Estos Green Mobility Hubs convertirán las estaciones de Cercanías en nodos intermodales de movilidad sostenible, para facilitar una solución de primera y última milla como alternativa al uso del vehículo privado, ofreciendo una conexión intermodal con otros modos de transporte.

Estos espacios dispondrán de zonas dedicadas para la micromovilidad (moto, bicicleta, patinete) y movilidad compartida, la gestión del intercambio de baterías, o la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, así como el establecimiento de áreas accesibles para servicios de movilidad.

Esta iniciativa se implementará gradualmente en los núcleos de Cercanías de Renfe (Madrid, Barcelona, València, Sevilla, Bilbao, San Sebastián, Murcia-Alicante, Cádiz, Zaragoza, Málaga, Cantabria y Asturias) que transportan más de 450 millones de viajeros anuales, atendiendo a los puntos en los que se fomente la intermodalidad sostenible y conectada.

Para desarrollar los Green Mobility Hubs, Renfe se asociará con empresas de movilidad compartida y sostenible, así como empresas energéticas líderes en su sector.

Este proyecto está alineado con la 'Estrategia de Movilidad Sostenible' del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS), de la Comisión Europea, y con la hoja de ruta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU, que insta a adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

### 5.3. TrenLab

TrenLab, la aceleradora de Renfe, busca impulsar la transformación digital de la compañía y reforzar su apuesta por la innovación abierta, transformando la experiencia de viajeros en el sector ferroviario. La digitalización se sitúa en el centro de los objetivos que aborda para explorar ámbitos como la Movilidad como Servicio (MaaS), Metaverso, Blockchain, soluciones de Inteligencia Artificial o Big Data.

En 2023, se lanzó la V Convocatoria del programa TrenLab en busca de los proyectos más prometedores del sector de la movilidad para impulsar la innovación tecnológica en el ámbito del transporte ferroviario. Tras atraer a más de 900 startups en sus cuatro convocatorias, esta edición ofrecía, como se hizo en la anterior, la oportunidad de conseguir un contrato de hasta un millón de euros, si el proyecto ganador se desarrolla positivamente con Renfe.

Así, TrenLab planteó seis nuevos retos:

- **Metaverso en movilidad:** creación de entornos virtuales que simulen estaciones ferroviarias y trenes, desarrollo de herramientas de colaboración y comunicación en tiempo real entre usuarios y operadores y soluciones basadas en el metaverso para mejorar la experiencia del viajero.
- **Digitalización de sistemas de seguridad:** desarrollo de nuevos algoritmos para la obtención de datos, creación de una plataforma de gestión del mantenimiento predictivo de los sistemas de seguridad para la recopilación, optimización y mantenimiento de datos, detección automática de sucesos relevantes publicados en redes sociales que afecten a aspectos de seguridad.
- **Transporte ecológico:** soluciones que fomenten el uso diario del transporte público, que ayuden a purificar y limpiar el aire en las estaciones subterráneas, proyectos de concienciación que permitan involucrar al cliente en la reducción de la huella de carbono durante el viaje, desarrollo de tecnologías de propulsión más limpias y eficientes energéticamente.
- **Formación con realidad virtual:** desarrollo de herramientas de realidad virtual basadas en entornos reales que permitan entrenar soluciones y habilidades en materia de seguridad para el personal de conducción.
- **Industria 5.0:** proyectos tecnológicos innovadores, en el ámbito de la fabricación y mantenimiento ferroviario, orientados a la digitalización e incorporación de nuevas tecnologías de la Industria 5.0 (IoT, Big Data, gestión de activos, digitalización de procesos, realidad aumentada, fabricación aditiva, visión artificial, etc.).

- **Optimización de flota:** soluciones tecnológicas que permitan la optimización de la flota de material rodante con el fin de mejorar la eficiencia para mejorar la planificación de redes y servicios de transporte, ofreciendo un mejor servicio a los viajeros.

Las startups ganadoras disponen de hasta 50.000 euros para desarrollar un piloto de su proyecto, de seis meses de duración, teniendo acceso a los principales inversores, profesionales, expertos y técnicos del ecosistema emprendedor. Durante este tiempo, cuentan con mentoría de profesionales de Renfe, de cada negocio implicado en los retos, para el avance del piloto, teniendo además un programa de aceleración personalizado, en función de las necesidades de cada startup: asesoramiento por disciplinas en legal, ventas, finanzas, marketing, comunicación y mucho más. Adicionalmente, tendrán también acceso a *workshops* y *masterclasses*, pudiendo participar en eventos clave del ecosistema emprendedor y de innovación junto a TrenLab. Todo ello, en un nuevo hub de innovación: el espacio TrenLab Barrabés, el coworking del ecosistema emprendedor de Renfe.

#### V Convocatoria TrenLab. Startup ganadoras

##### Metaverso en movilidad

BIM 6D, ha sido elegida por Renfe para dar respuesta al reto Metaverso en Movilidad. Trenes y estaciones virtuales, gemelos digitales de toda la infraestructura ferroviaria, usuarios conectados entre sí que con sus avatares recorren rutas y vías férreas (en el presente, recreando el pasado e imaginando el futuro). Estas son solo algunas de las posibilidades que ofrece la tecnología de la startup.

##### Digitalización de sistemas de seguridad

Renfe, en su compromiso con la seguridad gracias a la transformación digital, ha reconocido a la startup Unblur como ganadora de este reto.

Unblur, es una empresa tecnológica que propone una solución para apoyar a los servicios de emergencia y gestores de eventos. Una plataforma para los equipos de seguridad, en sala o en campo, para que dispongan de toda la información relevante en el entorno de la incidencia: información cartográfica, partes de emergencia, intercambio de información con múltiples usuarios simultáneamente, rastreo de medios y personal, acceso inmediato y centralizado a fuentes de vídeo como CCTV, drones, *bodycams*, smartphones y helicópteros, entre otros.

### Transporte ecológico

Renfe, con el objetivo de lograr unos espacios más seguros para sus usuarios y en su compromiso con la reducción de la huella de carbono y el impacto del sector ferroviario, ha elegido a la startup Urban Air Purifier (UAP) como ganadora del reto Transporte Ecológico.

La clave de UAP es la sencilla instalación de unos dispositivos con el tamaño de una máquina de vending que ofrecen un alto nivel de eficacia en la purificación del aire y una mejora de la eficiencia energética. Cada uno de estos dispositivos depuran un aire equivalente a 1.100 árboles.

Mediante una dinámica de fluidos aspira y captura con gran potencia las partículas suspendidas en el aire fruto de la fricción de la catenaria, las ruedas, los frenos o los gases contaminantes. Una vez tratado por el sistema en las diferentes etapas de filtración y purificación, el aire es impulsado a gran presión logrando alcanzar entre 25 y 40 metros de distancia, permitiendo renovar por completo el aire del espacio de los andenes, vestíbulos e intercambiadores y creando un pasillo de aire limpio en zonas de gran afluencia de pasajeros y empleados de Renfe.

### Formación con realidad virtual

ARSOFT ha sido la ganadora del reto de formación. Esta entidad está revolucionando el uso de la realidad aumentada, virtual y mixta mediante la plataforma de *authoring EyeFlow*, que permite trabajar a empresas y a profesionales con contenidos de realidad aumentada, realidad virtual y realidad mixta de una forma sencilla, rápida y sostenible.

En el contexto del sector ferroviario, a través de los simuladores de realidad virtual se pueden recrear trayectos, cabinas de conducción o lugares como las estaciones de trenes para que, de esta forma, los maquinistas puedan entrenar en un entorno seguro sus habilidades y capacidades, así como reproducir tantas veces como se desee situaciones de incidencias, accidentes, incendios, situaciones meteorológicas adversas o averías.

### Industria 5.0

Este reto se quedó desierto, por no haber ninguna startup que diera solución al reto planteado por la Sociedad de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

### Optimización de flota

La startup elegida para poner solución a este complejo reto es UPintelligence. Startup especializada en inteligencia artificial y analítica de datos. A través de soluciones de I+D ayuda a las empresas a alcanzar sus metas en transformación digital para adaptarse a los nuevos desafíos de la sociedad mediante tecnologías 5.0, soluciones basadas en I+D+i, en inteligencia artificial para plataformas predictivas, gemelos digitales, sistemas expertos de gestión, *business intelligence* o aplicaciones de realidad aumentada.

La startup ganadora propone un proyecto personalizado para Renfe Viajeros basado en la creación de un modelo de predicción y optimización de la flota, acompañado de un sistema de visualización de datos temporales y datos futuros. El objetivo de este piloto es proporcionar una herramienta de ayuda en la toma de decisiones que ofrezca una optimización en las predicciones de escenarios, tomando como base el desarrollo y utilización de algoritmos avanzados de inteligencia artificial como *Machine Learning* o *Deep Learning*.

### II Convocatoria Premios Antena de TrenLab Mataró

Antena TrenLab Mataró nace fruto de un convenio de colaboración, de tres años de duración, que se firmó en mayo de 2022 entre Renfe, el Ayuntamiento de Mataró y TecnoCampus.

Es el primer nodo territorial de la red de Antenas TrenLab que impulsa Renfe, un espacio de innovación abierta y emprendimiento en movilidad sostenible que se ubica en las instalaciones de TecnoCampus en Mataró donde se habilitaron oficinas exclusivamente para el desarrollo de los proyectos del programa de la Antena TrenLab. El objetivo es buscar sinergias entre el ecosistema emprendedor del parque tecnológico de Tecnocampus e integrar a la ciudadanía, a través del Ayuntamiento de Mataró, en esta iniciativa para crear '*living labs*'. Laboratorios de experimentación que involucren a todos los actores para el desarrollo de pruebas urbanas en el municipio que puedan favorecer la implantación de soluciones en movilidad.



Para materializar los objetivos del convenio, se convocan anualmente unos premios dotados con total de 150.000 euros, articulados en torno a cuatro desafíos:

- *Railway Station Experience*: enfocado en la búsqueda de soluciones que favorezcan la accesibilidad universal a las personas en un sentido amplio (más allá de la diversidad funcional, situación o condición). También pretende incentivar la intermodalidad entre territorios.
- *Customer happiness*: orientado a desarrollar soluciones que hagan posible la adecuación y adaptabilidad del transporte ferroviario a los diferentes usos y necesidades de movilidad, asegurando una atención continuada y en tiempo real en cualquier situación de la operativa diaria del servicio.
- *Safety Rail*: con este reto se pretende mejorar las condiciones de seguridad, especialmente desde la perspectiva de género, y promover actitudes cívicas entre los usuarios en relación con la infraestructura y las demás personas, favoreciendo un entorno de convivencia basado en la confianza.
- *Keep it open!*: con este desafío se buscan startups que puedan inspirar soluciones disruptivas que todavía no estén implementadas ampliamente en el sector ferroviario, basadas en nuevas tecnologías (metaverso, realidad virtual, robótica, etc.) o en tendencias (computación cuántica, drones, etc.).

Además de la dotación económica, las cuatro empresas ganadoras se beneficiarán de un proceso de aceleración de la solución durante seis meses, con la posibilidad de testear la solución propuesta en el entorno de Mataró y Maresme.

## Startups ganadoras de la 2ª Convocatoria de Antena TrenLab Mataró

### Railway Station Experience

iURBAN fue la ganadora del reto *Railway Station Experience*, con el proyecto denominado Cicerone, un asistente conectado al GPT que puede responder a información turística en 95 idiomas. En este caso se aplica la inteligencia generativa, para adaptarlo también a la movilidad, aprendiendo cómo son y qué necesitan los viajeros para acompañarlos en todo momento.

### Reto Customer Happiness

*App&Town Compagnon*, ganadora del reto Customer Happiness. Busca ser el Google Maps de las personas que necesitan información precisa y adaptada a sus capacidades físicas o cognitivas, sobre orientación y navegación cuando viajan en transporte público. El proyecto explorará su tecnología también en entornos interiores como estaciones, por ejemplo.

### Safety Rail

Mobility Seven, ganadora del reto *Safety Rail*. Se trata de un sistema que conecta a todas las ciudades en red para mejorar la sensación de seguridad ciudadana y urbana. Este proyecto quiere sumar su sistema al de Renfe para mejorar la seguridad en las redes ferroviarias, especialmente en situaciones de acoso y violencia de género en el transporte interterritorial.

### Keep it open!

El reto *Keep it open!* se quedó desierto por no haber ninguna startup que presentara un proyecto lo suficientemente disruptivo y novedoso.

## Renfe invierte en las startups Imotion Analytics y Visualfy

Con el objetivo de seguir explorando nuevas formas de colaboración con las startups y establecer sinergias en un contexto de exploración de nuevas tecnologías y nuevos modelos de negocio, captación de talento y de innovación, Renfe inició en 2023 la primera inversión de capital en una startup de su historia. Se seleccionó a Imotion Analytics tras un proceso intenso de evaluación, realizado en el primer semestre del 2022, de las empresas emergentes participantes en todas las convocatorias del TrenLab.

La operación supuso que Renfe adquiriese el 20% del capital de Imotion Analytics con una entrada en la compañía de forma gradual, una primera adquisición del 10% en marzo de 2023, y otra del 10% seis meses más tarde tras el logro de determinados hitos. De esta manera, Renfe forma parte del Órgano de Administración.

El potencial de la inversión radica en la tecnología que ha desarrollado Imotion Analytics. A través de un software de inteligencia artificial y de algoritmos propios es capaz de controlar en tiempo real el flujo de las afluencias y aforos – de forma segmentada por sexo y edad –, monitorear las emociones de las personas y contabilizar objetos. La compañía consigue los datos a través de las cámaras de videovigilancia instaladas en los espacios de sus clientes.

La segunda inversión aprobada por parte de Renfe en diciembre de 2023 se enmarca dentro de la ronda de financiación que puso en marcha Visualfy durante ese año, con un horizonte de financiación de 1,2 millones de euros con una valoración *pre-money* de 8,4 millones. Con esta ronda de inversión, Visualfy afronta un crecimiento orgánico y se consolida como una de las startups más importantes en el sector de la accesibilidad. La inversión por parte de Renfe sigue la misma estrategia gradual que con su primera inversión, comienza con una cuantía de 170 miles de euros ampliable en 6 meses a otros 170 miles (alrededor de un 3.5% en total).

## Renfe firma un contrato de hasta un millón de euros con tres startups en la IV edición

### Visualfy

La empresa Visualfy, ganadora del reto de Accesibilidad de la IV convocatoria programa TrenLab, desarrolló un sistema que se basa en el reconocimiento de sonidos y capaz de detectar cualquier alerta, como una alarma de incendios o de evacuación, a través del envío de notificaciones visuales y sensoriales tanto a los *smartwach* y *smartband* de los clientes como a unas lámparas wifi instaladas en diferentes ubicaciones de la estación. Mediante un código de luces de colores, la App de Visualfy convierte los sonidos en colores y refuerza visualmente la información.

A partir del éxito de la prueba realizada en la estación de Sol, Visualfy formalizó en septiembre de 2023 un contrato con Renfe Viajeros para implementar su solución en otras 25 estaciones. En una primera fase, que se iniciará a principios de 2024, tendrá una duración de tres meses durante la cual se llevarán a cabo las integraciones necesarias con el sistema de balizas y con la App de Renfe. En la segunda fase, se prolongará a lo largo de 18 meses en la que se instalará el hardware en los edificios, se crearán los modelos de IA, se configurarán las alertas, se formará a los trabajadores implicados y se realizarán las pruebas necesarias antes de que el sistema pase a producción.

### Greemko

La startup Greemko Sistemas y Gestión Ambiental fue la ganadora del reto de la IV convocatoria 'Proyecto para soluciones sostenibles'. El contrato firmado en septiembre de 2023, por un importe de cerca de un millón de euros consiste en la implementación de un sistema para la medición y gestión de la huella de carbono que generan las operaciones del grupo, tanto en la Entidad Pública Empresarial (EPE) Renfe como sus Sociedades Mercantiles.

El objetivo del proyecto es disponer de los medios y el asesoramiento especializado necesarios para abordar la implantación de un sistema digitalizado para la medición y gestión de la huella de carbono de las operaciones de la empresa como primer paso para su reducción. Por lo tanto, el punto de partida será la realización de un análisis exhaustivo de las fuentes de emisión de la compañía, en especial las emisiones indirectas que se producen como consecuencia de la generación de la energía eléctrica o térmica en las instalaciones de terceros comprada y consumida por la actividad de la empresa.

### Limmat M&M

La startup Limmat fue la ganadora en la IV edición del reto 'Mantenimiento ferroviario del futuro'.

El objetivo del contrato firmado en abril de 2023, con Renfe Fabricación y Mantenimiento, por un importe de un millón de euros, es el desarrollo e implementación de una solución software para

la monitorización de las Bases de Mantenimiento de Fuencarral y Santa Catalina, en Madrid. Con esta gestión se persigue mejorar la agilidad y eficiencia de los procesos para la toma de decisiones, aportando una ventaja competitiva y un valor diferencial a la empresa a través de la implantación de la plataforma IMANT+.

En concreto, las funcionalidades que contempla el desarrollo de la plataforma IMANT+ son: la monitorización y geolocalización de equipos que sean críticos dentro del taller como los túneles de lavado o los tornos del foso, el control automatizado del uso de las instalaciones y servicios prestados en las Bases de Mantenimiento de Alta Velocidad a todos los operadores ferroviarios, el control y eficiencia de consumos, la optimización de la capacidad disponible de los talleres, la mejora de la seguridad en la circulación y un puesto de mando centralizado.

## Primer Tren de la inversión

En colaboración con Al Andalus Innovation Venture, el evento de referencia de innovación del sur de España reunió en un mismo tren a una selección de startups de diferentes ediciones de TrenLab y a los inversores más relevantes del panorama emprendedor e innovador del país.

Este 'Primer Tren de la Inversión' se ha llevado a cabo en uno de los coches de AVE Madrid-Sevilla. Durante el viaje, los emprendedores han contado con un tiempo específico para exponer los desarrollos en los que trabajan sus startups ante los asistentes. Después, los inversores han podido conversar con el líder y el equipo emprendedor de cada startup para profundizar en sus ideas de negocio.

En el evento se ha contado con la participación de los representantes de startups de diferentes convocatorias de TrenLab: I-motion Analytics, ADDvance Manufacturing Technologies, Visualfy y GreeMko, además de Wipass, una de las startup ganadora del primer Premio Antena TrenLab.

## Reconocimiento a Renfe por su programa TrenLab

Renfe ha sido premiada doblemente durante 2023, por su programa de innovación abierta TrenLab.

En mayo recibió el galardón a la Empresa 360 grados - 'Tecnología Digital' en la I Edición de los Premios Tecnología Social, organizados por Fundación Tecnología Social (FUNTESO) y ECIJA, con la participación de la Universidad Politécnica de Madrid y ECIJA Advisory. Los Premios de Tecnología Social tienen como finalidad proyectar el concepto de tecnología social entendida como el conjunto de técnicas, habilidades, métodos y procesos utilizados en el desarrollo y/o la producción de bienes o servicios; o bien, el logro de objetivos de investigación destinados a solucionar, prever o mejorar distintos escenarios de impacto social, empresarial o del entorno contextual.

En diciembre ganó el premio 'Corporate destacado del año' en la IX Edición de los premios BIGBAN, que otorga el BIGBAN Investors Congress, celebrado en el Palau de les Arts Reina Sofía de Valencia.

Los premios BIGBAN nacieron con el ánimo de dar visibilidad, transparencia y dotar de excelencia al ecosistema inversor. Se desarrollan en dos fases, una previa nominación de tres candidatos por un comité experto y una posterior votación abierta del ecosistema innovador que selecciona al ganador de cada una de las categorías.

BIGBAN Investors Congress es un evento de inversión privada con el objetivo de crear un punto de encuentro entre los principales actores del ecosistema inversor, como Business Angels empresarios, Family Offices, Corporates y VC's.

### Talleres inteligentes

Renfe construirá un Taller Inteligente en la Base de Mantenimiento de Madrid-Norte Fuencarral y Madrid-Sur Santa Catalina, dentro del marco de contratación definido por el Concurso de proyectos IV Convocatoria de TrenLab, con un importe de un millón de euros. El objetivo es el desarrollo e implementación de una solución software basada en componentes y servicios de Azure Cloud para llevar a cabo la monitorización de estos complejos.

El proceso de implementación de los talleres lo llevará a cabo Renfe Fabricación y Mantenimiento junto con la empresa LIMMAT M&M, ganadora del concurso TrenLab. Con esta gestión se persigue mejorar la agilidad y eficiencia de los procesos para la toma de decisiones, aportando una ventaja competitiva y un valor diferencial a la empresa a través de la implantación de la plataforma IMANT+.

En concreto, las funcionalidades que contempla el desarrollo de la plataforma IMANT+ son: la monitorización y geolocalización de equipos críticos dentro del taller como los túneles de lavado o los tornos del foso, el control automatizado del uso de las instalaciones y servicios prestados en las Bases de Mantenimiento de Alta Velocidad a todos los operadores ferroviarios, el control y eficiencia de consumos, la optimización de la capacidad disponible de los talleres, la mejora de la seguridad en la circulación y un puesto de mando centralizado.

### 5.4. Datathon. Primer maratón interno de datos

Renfe celebró con éxito su primer Datathon interno, dedicado a impulsar la resolución de problemas, la colaboración entre los empleados participantes y la creatividad, con el fin de potenciar el valor de los datos del Grupo, el uso de la plataforma de información Única y el conocimiento de la analítica de negocio.

Un datathon o maratón de datos es una competición donde los participantes tuvieron que resolver de forma adecuada diferentes desafíos mediante la analítica y el uso de un conjunto de datos. Sin duda, es una excelente oportunidad para Renfe en descubrir nuevas fórmulas que aprovechan el volumen ingente de información que genera la empresa.



Este tipo de encuentros impulsan la cultura de colaboración y nuevas formas de trabajar entre las distintas direcciones de la compañía de una manera dinámica, divertida y diferente. Convirtiéndose en un foro ideal donde compartir conocimiento y potenciar una visión única de la información, para que desde una participación proactiva se puedan descubrir soluciones que potencien la eficiencia de los procesos de negocio.

### 5.5. Centro de Competencias Digitales

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

Los CCD están especializados en diferentes funciones: Miranda del Ebro, en gestión de aplicaciones; Alcázar de San Juan, se 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; y en 2023 se suma el nuevo CCD de Monforte de Lemos.

El Centro de Competencias Digitales de Monforte de Lemos está especializado en Ciberseguridad. Será un Centro de Operaciones de Seguridad (SOC) ferroviario especializado en IT (Information Technology) + OT (Operational Technology) + IoT (Internet of things). Se espera que a largo plazo pueda ser la base para la creación y desarrollo de un Cluster Empresarial de Ciberseguridad aplicada al sector ferroviario europeo.

En los que se refiere a la generación de empleo los CCD han incorporado en plantillas a más de 400 personas, contribuyendo al empleo local en localidades de baja densidad demográfica a través de las plataformas de contratación laboral y con el apoyo de centros de enseñanzas locales, universitarios y de formación profesional.

## 5.6. Autopista ferroviaria de Mercancías

Renfe, Adif y la Autoridad Portuaria de Huelva firmaron un protocolo de actuación para la puesta en marcha de una Autopista Ferroviaria en ancho ibérico entre Huelva y Madrid, así como su prolongación futura hasta Zaragoza.

El objetivo del protocolo es impulsar el transporte eficiente de mercancías por ferrocarril, mediante la carga en el tren de semirremolques procedentes de la carretera, dotando así al Corredor Huelva-Madrid-Zaragoza, en ancho convencional, del máximo aprovechamiento ferroviario. Asimismo, se quiere contribuir a generar actividad económica para la explotación de las terminales intermodales en estos orígenes/destinos y potenciar la actividad logística y ferroviaria con las máximas garantías de seguridad y calidad de servicio.

Para ello, Adif realizará actuaciones relacionadas con los gálibos en túneles, pasos superiores, puentes, estaciones y elementos de electrificación para responder a las necesidades del transporte de semirremolques (tipo P400) sobre vagones tipo 'poche', previsto en el proyecto.

Renfe Mercancías, por su parte, dispondrá de vagones especializados para la carga de semirremolques en ancho ibérico que, inicialmente, realizarán tráficos diarios de ida y vuelta entre Huelva y Madrid. Este servicio empleará trenes eléctricos Cero Emisiones, ya que utilizan energía de tracción procedente de fuentes renovables.

Además, el proyecto requiere: terminales de carga con vías para el tratamiento del tren, una zona para el estacionamiento de semirremolques, y medios operativos para su traslado y carga/descarga de los vagones. En este sentido, la terminal de destino sería inicialmente la de Madrid Abroñigal, hasta finalizar las obras que Adif ejecutando en Madrid-Vicálvaro.

En cuanto a la terminal de origen, el Puerto de Huelva, dispone de instalaciones específicas ferroportuarias en las que se pueden efectuar operaciones al tren, así como la carga/descarga de UTI, de conformidad a las necesidades del operador Renfe Mercancías.

Las Autopistas Ferroviarias son servicios de transporte ferroviario de mercancías que transportan semirremolques, utilizando vagones especializados, provenientes de los barcos o camiones con el fin de incentivar el transporte intermodal para reducir la congestión y el impacto medioambiental.

El corredor Huelva-Madrid-Zaragoza, registra un elevado volumen de transporte de mercancías por carretera desde o hacia el Puerto de Huelva, procedente fundamentalmente de Canarias y otros destinos, o de la producción interna de la provincia de Huelva, con los consiguientes impactos ambientales, ruido y riesgos sobre la seguridad vial. Parte importante de este transporte proviene de la modalidad Ro-Ro procedente de las Autopistas del Mar (*Short Sea Shipping* o transporte marítimo de corta distancia), que es susceptible de continuar su recorrido por ferrocarril mediante los servicios de Autopista Ferroviaria.

Con la puesta en marcha de esta Autopista Ferroviaria, se aspira a incrementar la cuota del transporte ferroviario y su integración con otros modos de transporte, poniendo en valor los activos ferroviarios y portuarios y ofertando unas infraestructuras de calidad que den respuesta a las necesidades del sector del transporte y la logística. Este servicio supondrá, además, un importante ahorro, tanto en costes externos como en emisiones de GEI, promoviendo una movilidad más sostenible, inteligente, competitiva y segura.

## 5.7. 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. Este proyecto se desarrolla en el marco del acuerdo que tiene Renfe Fabricación y Mantenimiento con Aitiip Centro Tecnológico.

El objetivo de este proyecto es ganar independencia a la hora de cubrir las necesidades de fabricación y suministro de piezas de recambio no esenciales para la seguridad de nuestra flota de trenes, ya que en ciertas ocasiones no se fabrican, implican mucha espera o tienen un alto coste económico. Esta tecnología permite incluso fabricar piezas mejoradas o material de utillaje, instrumentos y herramientas útiles en otras tareas de fabricación y mantenimiento.



El Centro Piloto de Impresión 3D e Ingeniería Inversa está alojado en las instalaciones de la BMI de Villaverde, Madrid, que coordina y desarrolla los trabajos para dar soporte a todos los centros de mantenimiento repartidos a lo largo de todo el país. Cualquier profesional puede ponerse en contacto directo con el centro

Mediante este servicio se da una respuesta rápida a las necesidades 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.

## 5.8. Sensores IoT de geoposicionamiento

Renfe Mercancías adjudicó, por 945.000 euros, a SEYS Medioambiente y D&A Innovate System Dispositivos el suministro e instalación del sistema de sensores Internet of Things (IoT) de geolocalización (GPS) para 222 locomotoras y 678 vagones, incluyendo medios y equipamiento de generación de energía renovable para su alimentación en el caso de que fuera necesario, así como una plataforma IoT para facilitar la gestión de la información procedente del material rodante.

La implantación del sistema, cuyo elemento fundamental es la instalación de GPS con control centralizado, va a redundar en el seguimiento de la mercancía que transportan los trenes de Renfe cuando traspasan fronteras o se encuentran en terminales, lo que permitirá al cliente conocer con exactitud la situación de su mercancía.

La información de localización se emitirá cada 5/10 minutos en el caso de las locomotoras. Los dispositivos o sensores funcionan mediante su conexión a la batería del equipo de tracción para dotarles de energía mientras esté en marcha.

En el caso del material rodante que necesite mayor demanda de electricidad, debido a su elevada capacidad de carga (MMC3E) o por su especialización para mercancías a temperatura controlada (MC3), se emitirá información de localización entre 4 y 6 veces al día. De tal manera que se minimice el consumo de energía y se maximice el ciclo de vida de los nodos IoT instalados, para que su reemplazo coincida con los ciclos de mantenimiento de los vagones.

La trazabilidad del parque, además de aportar valor a los clientes, permite agilizar la gestión de la flota al tener identificada la posición de los vagones y locomotoras dentro de sus instalaciones. De esta forma, se mejora el control de los planes de mantenimiento del material ya que permite contabilizar con exactitud los kilómetros recorridos tanto dentro como fuera de la península y, así, hacer una buena gestión del mantenimiento preventivo y del correctivo en caso de incidencias.

## Europe's Rail Joint Undertaking

Durante este año, se han puesto en marcha los proyectos de las principales áreas emblemáticas, denominados *Flagship Project* (FP). En diciembre de 2022, se iniciaron los trabajos administrativo y jurídico a nivel europeo, nivel membresía y nivel interno del Grupo Renfe, para el estudio de los acuerdos y convenios inter-entidades que se materializaron con su firma en 2023, en los que participa Renfe Operadora y el resto de las Sociedades Mercantiles.

Asimismo, también se han establecido los Acuerdos Intra-Grupo entre Renfe Operadora y las sociedades de Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Los diferentes equipos de Renfe Operadora y las sociedades de Renfe Mercancías, Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento, han trabajado en 6 grandes áreas emblemáticas, quedando descartada la participación en el área nº 7 desestimada por la Membresía.

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

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº paquetes de trabajo
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	26
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	8
FSA6	FutuRe	Future	3

Durante este año, la participación medida en horas/persona, del total de todas las Sociedades Renfe y Renfe Operadora ha sido de 7.017 horas.

# 6. INTERNACIO- NALIZACIÓN



## 6. Internacionalización

En 2023, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible junto al Ministerio de Hacienda, autorizó al Grupo Renfe para crear la nueva sociedad mercantil estatal denominada Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.

La nueva sociedad se encargará de desarrollar el negocio internacional de la compañía a través del acceso a nuevos mercados y gestionando aquellos proyectos internacionales que se encuentran en fase de implementación. Además, desarrollará las actividades de Relaciones Internacionales del Grupo Renfe, así como la colaboración en relaciones bilaterales de carácter más institucional. La Oficina de Renfe en Bruselas queda integrada igualmente en Renfe Proyectos Internacionales. De este modo, inicia su actividad la quinta sociedad del grupo, clave para el cumplimiento de uno de los objetivos estratégicos de primer nivel de la compañía: posicionarse como operador de referencia en terceros países y consolidar el negocio internacional para que llegue a representar el 10% de los ingresos totales de la organización.

La Sociedad Renfe Proyectos Internacionales nace con unos fondos propios de 9,1 millones de euros, los cuales se han materializado con una aportación dineraria de 1 millón de euros y una aportación no dineraria de 8,1 millones de euros. Esta aportación no dineraria procede de la valoración del cien por cien de las acciones de Renfe of America, LLC, y del 50% del capital de Leo Express Global.

Los principales proyectos en los que la Sociedad está trabajando en este momento: Haramain Highspeed Railway en Arabia Saudí, Tren Maya de México, Rail Báltica, la operación de la Línea del Danubio en Eslovaquia a través de Leo Express, y la Alta Velocidad directa entre España y Portugal (Vigo-Oporto), así como entre España y Francia inaugurada en 2023.

### 6.1. Alta Velocidad en Francia

En el verano de 2023, Renfe Viajeros ha comenzado a operar servicios directos de Alta Velocidad entre Barcelona y Lyon y también entre Madrid y Marsella, lo que ha supuesto un hito para la compañía por ser la primera vez que un maquinista español circula en operaciones comerciales más allá de Perpiñán.

El objetivo a corto plazo de Renfe es convertirse en operador de referencia en el mercado ferroviario francés, para lo cual tiene que obtener el Certificado de Seguridad que le permita extender sus operaciones AVE a otros corredores como el Lyon-París, ofrecer nuevas conexiones internacionales y operar sus servicios en Francia como prestador de servicios públicos.

Más allá de la conexión internacional, Renfe llega a Francia para competir en el mercado doméstico con sus conexiones entre diez destinos franceses. Además, la compañía llega a Francia

con todos los atributos de su producto estrella: AVE (confort, puntualidad y calidad de servicios al cliente), y con atributos añadidos como la conexión wifi y entretenimiento a bordo, la restauración, política de equipaje y un sistema de precios flexible.

Para poder operar en Francia, la compañía ha completado la inscripción de la sucursal en Lyon en el registro mercantil de Francia. La nueva sucursal de Renfe está ubicada junto en la Estación Lyon Part Dieu y tiene permiso de la autoridad francesa para iniciar su actividad comercial de manera inminente.

La apertura de esta sucursal es un paso clave para la plena operación de Renfe en este país. Según recoge el registro mercantil de Lyon, Renfe está inscrita para 'la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, tanto a nivel nacional como internacional, la intermediación en la prestación de cualquier servicio turístico, la organización, prestación y/o comercialización de viajes combinados o paquetes turísticos, paquetes de viaje o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarios o relacionados con el transporte ferroviario'.



Así, el pasado 21 de junio, Renfe puso a la venta los billetes de AVE en Francia. La venta de billetes comenzó con una campaña de lanzamiento para posicionarse y competir dentro del mercado francés: viajes en AVE por valor de 9 euros. Esto permitió a los viajeros conocer la alta velocidad española entre destinos como Lyon, Marsella, Montpellier, Aviñón, Béziers, Aix-en-Provence o Narbona.

Además, el AVE Barcelona-Lyon se estrenó el 13 de julio con motivo de una de las festividades más importantes en Francia, la conmemoración al día siguiente de la Fiesta Nacional. De esta

manera, se celebra que los servicios AVE recuperan la conexión directa de Lyon y Marsella con España. La campaña de lanzamiento de las rutas internacionales se estrenó con dos precios: 19 euros para viajar desde Montpellier o Narbona hasta Barcelona, Zaragoza o Madrid, y 29 euros para la ruta completa desde Marsella y Lyon a España.

El 28 de julio, se inauguró la conexión Madrid-Barcelona-Marsella. Con el inicio de esta, Renfe completa su primer despliegue operativo en Francia con sus trenes AVE que han permitido conectar ciudades tan importantes como Marsella y Lyon, pero también Montpellier, Narbona, Aix-en-Provence o Aviñón. El siguiente objetivo será llegar hasta París y competir como operador de referencia en las tres principales ciudades francesas.

Renfe cierra 2023 con cuatro servicios diarios AVE consolidados, que unen España (Madrid, Zaragoza y Barcelona) con Francia (Lyon y Marsella), mediante una oferta de 9.000 plazas semanales que conectan 16 estaciones.

En sólo cinco meses la compañía ha conseguido estabilizar las operaciones en una nueva infraestructura de bastante complejidad, dar a conocer entre el público francés la marca AVE, establecer un sistema dinámico de precios que garantice la sostenibilidad del servicio y transportar a más de 250.000 viajeros, con una ocupación media por encima del 80 por ciento y el cartel de 'tren completo' en fechas clave.

Gracias al buen trabajo realizado por la compañía la Cámara de Comercio Hispano-Francesa ha reconocido a Renfe como la Empresa Española del año.

## 6.2. Haramain Highspeed Railway

El tren de Alta Velocidad Haramain, que une las ciudades saudíes de La Meca y Medina, cumple seis años desde que empezó a circular en pruebas, el 31 de diciembre de 2017. Haramain consta de un trazado de 450 kilómetros que une, además de La Meca y Medina, las estaciones de Yeda Central Al-Sulaymaniyah, King Abdulaziz International Airport y King Abdullah Economic City.

Al Shoula es el consorcio hispano-saudí (con 12 empresas españolas y 2 saudíes) que resultó adjudicatario de la Fase 2 del proyecto (construcción y explotación) del Proyecto Haramain. Nuestra empresa, a través de Renfe KSA como principal accionista, tiene entre sus responsabilidades: aportar personal de conducción a trenes, así como gestionar, comercializar y prestar servicios a viajeros.

2023 cierra el año con la mayor oferta desde el inicio de su operación comercial: 6,97 millones de viajeros lo que supone un incremento del 90% con respecto a 2022 (3,67 millones) y el mayor registro anual desde que arrancó su actividad comercial, el 11 de octubre de 2018. En total, Haramain High-Speed Railway prestó en 2023: 24.533 servicios comerciales, un 61% más que en 2022, y la puntualidad alcanzó el 97%, ocho décimas más que el año anterior.

Los datos más positivos del año se registraron durante los periodos de Ramadán y Hach (peregrinación mayor), gracias a los programas especiales diseñados para responder a las necesidades de movilidad vinculadas con las peregrinaciones hacia La Meca y Medina. Así, el récord de reservas mensual correspondió al mes de abril, con más de 825.000 viajeros.

En cuanto al número de frecuencias, el pasado 25 de junio de 2023, se registró la mayor oferta diaria de Haramain High-Speed Railway con motivo de la celebración del Hach (131 servicios). La puntualidad durante este día de mayor carga operativa fue prácticamente total: 99,24%.

Con un índice de satisfacción del 99%, los usuarios destacan la calidad del servicio al cliente tanto en estaciones como a bordo de los trenes, así como la precisión en los horarios de salida y llegada.



En 2023, en el evento organizado por la Saudi Railway Polytechnic (SRP), el Gobierno saudita otorgó a Renfe el reconocimiento por su labor de transferencia de conocimiento a la juventud saudí y por su contribución al desarrollo del país dentro del consorcio Al Shoula.

En enero de 2023, se incorporó a las 34 primeras mujeres maquinistas de la historia del Reino. El proceso de selección de las maquinistas fue acogido con una gran expectación en el país y se recibieron más de 28.000 solicitudes para participar en las pruebas. La SRP, centro de enseñanza con el que Renfe colabora en la formación técnica de futuros maquinistas, tiene una gran relevancia dentro del Programa 'Saudi Vision 2030'. Este Programa es un marco estratégico para reducir la dependencia de Arabia Saudí del petróleo, diversificando su economía y desarrollando sectores como el de infraestructura especialmente la ferroviaria. Por lo cual, el centro de enseñanza adquiere un particular protagonismo por ser el único centro saudí especializado en la formación de personal técnico ferroviario, siendo uno de los pilares del programa mencionado la saudización de puestos de relevancia y valor añadido dentro de la estructura empresarial del país. Hasta la fecha, la SRP ha llevado a cabo la formación teórica a 73 maquinistas de Renfe.

### 6.3. Tren Maya

El Tren Maya es un proyecto prioritario del gobierno de México para el transporte de mercancías y viajeros, que tendrá un recorrido de 1.525 kilómetros, pasando por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán.



El Tren Maya es la aspiración más grande de infraestructura en el país y, para ello, desde los inicios, se ha contado con la experiencia de las principales empresas del ámbito ferroviario a nivel mundial, tal como Renfe.

Renfe, en consorcio con la empresa de ingeniería Ineco y la empresa alemana DB Engineering & Consulting, fue la adjudicataria en diciembre de 2020 del contrato para dar servicio durante tres años al desarrollo del Tren Maya en México por 461 millones de pesos.

Renfe es el 'Operador sombra' de la entidad contratante, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). El objetivo general del contrato es dar soporte al cliente en la implementación del proyecto, prestando apoyo durante el periodo de construcción y siendo responsable de la definición de los requisitos de la operación y de las labores de mantenimiento. En la última fase está supervisando la fabricación, entrega y puesta en marcha del material rodante y de todos los sistemas hasta la ejecución del servicio comercial.

En el marco de este proyecto, han surgido nuevas oportunidades en el país, como la formación realizada entre México y España por la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones (EPTCO) de Renfe, un programa formativo ad hoc de 850 horas para un total de 50 maquinistas y 30 controladores de tráfico entre el personal de Sedena, operador del Tren Maya. Para este mismo cliente final, se ha trabajado en un contrato para coordinar y ejecutar las pruebas preoperativas de los primeros trenes del proyecto en el último cuatrimestre de 2023.

Por último, en noviembre, Renfe, en consorcio con Ineco y Adofer, resultó adjudicatario del Contrato como Operador y Administrador Temprano del Tren Maya por un periodo de 3 años. Las actividades principales que se desarrollan son el acompañamiento, asesoramiento y transferencia de conocimiento para la operación y el mantenimiento a Sedena; la provisión de personal operativo hasta que el personal propio esté capacitado y el suministro de sistemas de gestión.

### 6.4. Leo Express

Renfe, a través de su participada Leo Express, ha conseguido hacerse con un contrato para operar una línea ferroviaria de 100 kilómetros en Eslovaquia, entre las ciudades de Bratislava, capital del país, y Komárno, en la frontera con Hungría. Este acuerdo fue suscrito con el Ministerio de Transportes eslovaco a finales de 2022.

El alcance de la concesión en Eslovaquia incluye: la operatividad, mantenimiento, distribución y venta de billetes durante 9 años para un servicio regional con una demanda estimada de 2,4 millones de viajeros al año. Renfe, que preparó la oferta en colaboración con Leo Express, ejecutó la operación de alquiler del material a través de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario y ha participado activamente en el proceso de recepción, adaptación y autorización del parque de trenes, y los demás trámites necesarios para iniciar las operaciones. La flota, formada por 21 unidades regionales e interurbanas Coradia LINT 41 fabricadas por Alstom, son propiedad de Alpha Trains Europe y se adaptan de forma excelente a las necesidades del servicio.

Este contrato fue la primera adjudicación de una concesión de operación de un Servicio Público en otro país de la UE en la que Renfe ha participado desde el inicio. Sin embargo, esta no es su primera experiencia europea de este tipo, ya de que, desde su entrada en el capital de Leo Express en 2021, Renfe participa en la operación de un contrato de OSP en la región checa de Pardubice.



La operación de este servicio regional se estrenó el pasado 10 de diciembre, y cuenta con más de 30 conexiones diarias que incrementarán la fiabilidad y calidad del viaje en esta línea, ofreciendo una mejor experiencia al viajero tanto en su movilidad cotidiana como en desplazamientos puntuales por interés turístico de la zona. Adicionalmente, Leo Express opera servicios de Larga Distancia que conectan la capital de la República Checa, Praga, con distintas ciudades en países limítrofes tales como Cracovia, Polonia, o Košice en Eslovaquia. Estos servicios se prestan con 5 trenes Stadler Flirt equipados con 5 coches, cuyas características dotan al operador checo de ventajas competitivas frente al resto de competidores, ya que ofrecen al cliente una experiencia única en términos de accesibilidad, confort y servicios a bordo. Estas conexiones se completan con lanzaderas de autobús que permiten llegar hasta ciudades como Mukáchevo, en Ucrania.

Desde el pasado mes de diciembre, Renfe y Leo Express han suscrito un acuerdo de publicidad por el cual la marca Renfe adquiere presencia en distintos soportes de comunicación. Así, el material rodante del operador checo luce el 'Powered by Renfe', endoso que el Grupo tiene previsto utilizar en aquellos proyectos para la prestación de servicios en colaboración con otros operadores. Esta estrategia permitirá mantener las ventajas de contar con un socio local a nivel comercial y al mismo tiempo expandir el conocimiento de la marca Renfe ajustándose a distintos modelos de participación en proyectos internacionales. Adicionalmente, Renfe ganará presencia en otros medios como la prensa escrita y soportes digitales.

## 6.5. Texas central

Durante 2023 se ha mantenido la colaboración con Texas Central para lograr la puesta en marcha del proyecto, que ha optado a diferentes convocatorias para la concesión de fondos federales.



## 6.6. Alta velocidad Rail Baltica

El consorcio integrado por Renfe, la empresa española de ingeniería Ineco y la alemana DB Engineering & Consulting, resultó el adjudicatario del contrato para prestar servicios como 'operador sombra' del proyecto ferroviario de altas prestaciones Rail Baltica, promovido por Estonia, Letonia y Lituania. Tras la firma del contrato en Riga, el pasado 28 de agosto de 2022, los trabajos comenzaron el 27 de octubre del mismo año.

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.

Durante 2023, el proyecto avanza conforme a lo previsto, han presentado la mayor parte de los entregables asociados a las órdenes de trabajo recibidas del cliente y se sigue trabajando para que las operaciones den comienzo en 2030.



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 al 85% por la Unión Europea.

El proyecto unirá las principales ciudades de los tres países mediante un tren de Alta Velocidad, con un recorrido de 870 kilómetros, que ofrecerá servicios de pasajeros y mercancías. La infraestructura quedará conectada a la red europea TEN-T.

## 6.7. Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile

En mayo de 2023 Renfe firmó un acuerdo de cooperación con la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) de Chile con el objeto de materializar futuras colaboraciones, tal y como se recoge en el Memorando de Entendimiento (MoU) suscrito entre el presidente, Raúl Blanco, y el presidente de EFE, Eric Martin González.

Chile es un país de interés para la actividad internacional de Renfe, especialmente en el desarrollo de cooperaciones orientadas al negocio de viajeros, a la operación ferroviaria y al alquiler, a la venta de material rodante y a la fabricación y mantenimiento de este.

Con este tipo de colaboraciones, EFE Chile refuerza su apuesta por el ferrocarril como medio de transporte sostenible impulsando el servicio de ferrocarril para viajeros en un ambicioso objetivo de mejora del sistema de transporte ferroviario del país.

El MoU suscrito entre ambas empresas recoge, entre otras, la colaboración en las siguientes áreas:

- Elaboración de estudios de demanda y/o planes de factibilidad para la implantación de nuevas rutas ferroviarias.
- Alquiler y venta de material rodante.
- Planificación, diseño, comercialización, gestión, explotación, operación y mantenimiento de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías.
- Formación y capacitación técnica del personal ferroviario.

El acuerdo es de especial relevancia para incentivar una primera vía de colaboración a través de un contrato de alquiler de trenes de viajeros inicialmente de tracción diésel y, posteriormente, de tracción eléctrica. Adicionalmente se podría incluir el alquiler o venta de piezas de parque y de equipamiento específico para el mantenimiento de los trenes.

## 6.8. Proyectos con 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 el 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, con el trabajo conjunto de ambas operadoras para coordinar los servicios nacionales de cada empresa y facilitar las conexiones en los puntos transfronterizos, incluyendo la futura comercialización de los trenes mediante la venta de billetes combinados.

En 2023, se ha venido trabajando en el inicio de las gestiones necesarias para la solicitud y obtención del Certificado de Seguridad (CSU) en Portugal.

## 6.9. Relaciones Internacionales y Colaboración Institucional

Renfe es socia de las principales asociaciones internacionales ferroviarias y de transporte público (UIC, CER, CIT, UITP y Alaf) y cuenta con una oficina permanente en Bruselas para las relaciones de proximidad con asociaciones y las instituciones europeas, que ha desarrollado una intensa actividad a lo largo de todo 2023.

Durante este año, Renfe fue uno de los patrocinadores del congreso mundial bianual de la UITP, denominado Global Public Transport Summit 2023, celebrado en junio en Barcelona, el evento de mayor alcance mundial para el sector de la movilidad y transporte público.

En diciembre, Renfe acogió la visita de una delegación de Azerbaiyán, junto con Adif y Puertos del Estado, para personal de la empresa ADY (Ferrocarriles de Azerbaiyán) y del Puerto de Bakú, con el tema 'Reforzar el capital humano de las mujeres para mejorar su incorporación en el mercado laboral en Azerbaiyán'.



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 15.872 empleados, 15.084 en España y 788 trabajadores internacionales en diversos países del mundo donde Renfe mantiene actividad ferroviaria.

#### Plantilla por sexo

	Hombres			Mujeres		
	2021	2022		2021	2022	
Total	12.015	12.822		2.475	3.260	
%	82,92%	79,73%		17,08%	20,27%	

#### Plantilla por países

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

La distribución de la plantilla está formada por un 78,79% de hombres y en un 21,21% de mujeres, manteniendo un ascenso en el porcentaje de mujeres de alrededor de un 2% por año.

#### Plantilla media por sexo

	2021	2022	2023	% de variación 2023 vs 2022
Mujer	2.386	2.933	3.356	14,41
Hombre	12.198	12.697	12.705	0,07
Total	14.584	15.630	16.061	2,76

En la segmentación de la plantilla por edad se observa que el mayor número de profesionales se encuentra en el intervalo de edad comprendido entre los 35 y 55 años, siendo la edad media de la plantilla de 44,62 años.

#### Plantilla por edad

	2021	2022	
< 35 años	3.497	4.281	
35-55 años	4.599	5.811	
> 55 años	6.394	5.990	
Total	14.490	16.082	15.872

#### Plantilla del Grupo Renfe (EPE + Sociedades)

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
EPE Renfe Operadora	495	931	602	985	655	995
Renfe Viajeros SME, S.A.	1.572	7.586	2.219	8.117	2242	7760
Renfe Mercancías SME, S.A.	99	810	123	814	128	810
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	3	4	3	3	3	5
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	306	2.684	313	2.903	325	2.906
Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.	-	-	-	-	14	29
Total	2.475	12.015	3.260	12.822	3.367	12.505

#### Plantilla por edad y grupos profesionales

	< 35 años	35-55 años	> 55 años
Estructura de Dirección	35	535	592
Estructura de Apoyo	188	546	379
Conducción	1993	2563	1236
Comercial	1306	1539	1627
Administración y Gestión	90	121	490
Talleres	768	940	924
Total	4380	6244	5248

## Plantilla por sexo y categoría profesional

	Hombres			Mujeres		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Estructura de Dirección	717	770		264	307	
Estructura de Apoyo	622	623		305	340	
Conducción	4.946	5.211		311	439	
Comercial	2.702	2.959		964	1.485	
Administración y Gestión	772	756		499	548	
Talleres	2.256	2.503		132	141	
Total	12.015	12.822		2.475	3.260	

## Distribución de la Estructura de Dirección por edad y sexo

	< 35 años	35 a 55 años	> 55 años	
Mujer	14	241	88	
Hombre	21	294	504	
Total	35	535	592	1162

## Personas con discapacidad

	2022		2023	
	Número de personas	%	Número de personas	%
Mujer	39	1,20 %	43	1,28%
Hombre	190	1,48 %	175	1,40%
Total	229	1,42 %	218	1,37%

La actividad desarrollada por el Grupo Renfe, en la que el 36,49% 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 2023 el 95,32% de los contratos laborales en Renfe han sido indefinidos, 15.129 personas, y solo el 4,68% han sido contratos temporales, 743 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 14.919 y 953 a tiempo parcial.

## Distribución empleados por tipo de contrato, jornada y sexo

	Mujeres	Hombres
Contrato indefinido	3.095	12.034
Contrato temporal	272	471
Jornada completa	3.153	11.766
Jornada parcial	214	739

## Número de personas trabajadoras por tipo de contrato

	A tiempo completo			A tiempo parcial			Total		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Indefinidos	12.950	13.898	14.176	923	951	953	13.873	14.849	15.129
Temporales	617	1.233	743	-	-	-	617	1.233	743
Total	13.567	15.131	14.919	923	951	953	14.490	16.082	15.872

## Número de contratos por sexo

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Mujer	2.580	2.881	198	214	2.778	3.095	482	272	-	-	482	272
Hombre	11.318	11.295	753	739	12.071	12.034	751	471	-	-	751	471

Total	13.898	14.176	951	953	14.849	15.129	1.233	743	-	1.233	743
-------	--------	--------	-----	-----	--------	--------	-------	-----	---	-------	-----

### Número de contratos por edad

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2022		2022		2022		2022		2022		2022	
< 35 años	3.415		15		3.430		851		-		851	
35-55 años	5.361		77		5.438		373		.		373	
> 55 años	5.122		859		5.132		9		.		9	
Total	13.898		951		14.849		1.233		.		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	
	2022		2022		2022		2022		2022		2022	
Estructura de Dirección	1.034		43		1.077		-		-		-	
Estructura de Apoyo	903		59		962		1		-		1	
Conducción	5.460		33		5.493		157		-		157	
Comercial	3.507		450		3.957		487		-		487	
Administración y Gestión	600		117		717		587		-		587	
Talleres	2.394		249		2.643		1		-		1	
Total	13.898		951		14.849		1.233		-		1.233	

Solo el 4,68% 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	
	2022		2022	
Estructura de Dirección	1,80%		3,68%	
Estructura de Apoyo	1,34%		2,55%	
Conducción	2,31%		9,87%	
Comercial	7,93%		12,51%	
Administración y Gestión	1,92%		3,67%	
Talleres	3,67%		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 1.182 personas, de las cuales 36 como operadores comerciales, 420 maquinistas, 351 operadores de talleres, 95 técnicos y mandos intermedios y 250 cuadros de servicios del proyecto Haramain.

### Nuevas contrataciones

	2021	2022	2023
Nuevas contrataciones	1.235	2.963	1.182

### Contrataciones por sexo y edad

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	173	604	777
35-55 años	81	315	396
> 55 años	4	5	9
Total	258	924	1.182

En lo que se refiere al Plan de Desvinculaciones de 2023, se han producido 696 bajas voluntarias. En cuanto al Plan de Jubilaciones Parciales 2023, han accedido 390 personas trabajadoras.

## Finalizaciones de la relación laboral

	2021	2022	
Desvinculaciones voluntarias	701	678	
Jubilación	270	391	
Finalización de contrato	56	189	
Despido	9	3	
Baja voluntaria	38	64	
Fallecimiento / Incapacidad	67	45	
<b>Total</b>	<b>1.141</b>	<b>1.370</b>	<b>1.393</b>

## Finalizaciones de la relación laboral por sexo

	2021	2022	2023
Mujer	85	151	165
Hombre	1.056	1.219	1.228

## Excedencias laborales

	2021	2022	2023
Excedencia a empresa participada (*)	3	7	3
Excedencia voluntaria	6	16	22
Excedencia forzosa	3	2	2
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>27</b>

(\*) Entidades que no están dentro del alcance del EINF

## Despidos

		2021	2022	2023
Sexo	Mujeres	-	-	1
	Hombres	9	3	-
Edad	< 35 años	6	-	-
	35-55 años	1	2	1
	> 55 años	2	1	-
Categoría profesional	Estructura de Dirección	2	-	-
	Estructura de Apoyo	-	-	-
	Conducción	1	2	-
	Comercial	5	1	1
	Administración y Gestión	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 2023 fue tan solo del 8,11%.

## Tasa de rotación por segmento de sexo y edad (\*)

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	10,58%	10,67%	10,64%
35-55 años	3,96%	4,13%	4,09%
> 55 años	5,99%	11,13%	10,40%
<b>Total</b>	<b>6,54%</b>	<b>8,52%</b>	<b>8,11%</b>

## Índice de rotación de la plantilla (\*)

	2021	2022	2023
Mujer	8,49	18,56	6,54
Hombre	8,15	12,87	8,52

(\*) Para el cálculo de la tasa y el índice de rotación se ha tenido en cuenta el promedio de trabajadores de 2023.

## Absentismo laboral

Horas (*)	2021	2022	
Mujer	542.756	626.948	
Hombre	2.137.876	2.224.095	2.080.039

(\*) Estimación de las horas realizada conforme al promedio de jornada diaria establecida en el III Convenio Colectivo del Grupo Renfe

## Tasa de absentismo y jornadas perdidas

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Ratio de absentismo por accidente laboral (*)	1,22	1,15	0,75	0,76	0,42	0,40
Jornadas perdidas por accidente laboral (*)	9.591	45.794	7.260	31.799	4.580	16.596

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

El tiempo medio de permanencia en Renfe es de 16,49 años. Cabe destacar que más del 33,01% llevan más de 25 años en la compañía.

## Antigüedad media en Renfe

	Personas
Menos de 10 años en la compañía	9.035
Entre 10 y 19 años en la compañía	1.481
Entre 20 y 29 años en la compañía	146
Entre 30 y 40 años en la compañía	2.372
Más de 40 años en la compañía	2.838

## 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.

2023 ha sido el año en la que la modalidad de trabajo presencial de la plantilla en su horario habitual ha sido compatible con la modalidad de teletrabajo de la que se benefician actualmente más de 1.500 trabajadores.

## Modelo de liderazgo

El liderazgo en Renfe está basado en la visión, misión y 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, la diversidad de género, la multiculturalidad, la diversidad intergeneracional, la igualdad de oportunidades, la formación y el desarrollo profesional de sus profesionales son estratégicos para la compañía.

## Mentoring

Los Programas de Mentoring son acciones de desarrollo estructuradas que conectan a profesionales seniors con otros en pleno desarrollo de su carrera para capacitar al talento interno de la organización, poner en valor el talento detectado, profundizar en su profesionalización y acelerar su desarrollo profesional. 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.

Los programas de Mentoring realizados hasta el momento han sido de transmisión de conocimientos (Mentoring en Operaciones Ferroviarias y Mentoring en Estrategia Comercial) y de acompañamiento para el desarrollo profesional (Mentoring en Igualdad). Entre 2021 y 2023, 132 profesionales pertenecientes a las diferentes Sociedades del Grupo han participado en estos programas.

## 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.

Renfe ha participado en la Feria Aula en Madrid y *Saló de l'Ensenyament* de Barcelona. Con este tipo de acciones se pretende atraer a nuevos estudiantes para futuras promociones del curso de Maquinistas de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones de Renfe (ETPCO), así como dar a conocer el ciclo de Grado Medio de Formación Profesional de Mantenimiento de

Material Rodante Ferroviario, impartido con la colaboración de la Escuela Técnico Profesional de Mantenimiento. Asimismo, se difunden las diferentes vías de entrada al Grupo Renfe desde otros estudios o titulaciones.

Como en ediciones anteriores, se hace hincapié en que cada vez más mujeres eligen puestos tanto de conducción como de mantenimiento, para animar a todas las estudiantes a conocer las oportunidades laborales de estas profesiones.

### 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 2023 asciende a 1.564 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 2023, 2.871 profesionales de Renfe se han adherido a la retribución flexible alcanzando el 18,09% % 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 2023 fue del 2,19%, alineada con la del comité de dirección, que se situó en el 2,20%.

## Remuneración

2023							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	68.401	62.637	8,43%	1132	7,48%	0,63%
Estructura de Apoyo	Técnicos	47.252	46.805	0,95%	1113	7,36%	0,07%
Gestión	Mandos Intermedios	36.393	36.869	-1,31%	246	1,63%	-0,02%
	Operador Especializado	38.406	37.673	1,91%	81	0,54%	0,01%
	Operador	38.336	38.133	0,53%	271	1,79%	0,01%
Conducción	Mandos Intermedios	66.652	64.863	2,68%	337	2,23%	0,06%
	Maquinista Jefe de Tren	69.442	68.084	1,96%	1939	12,81%	0,25%
	Maquinista	58.463	56.190	3,89%	2082	13,76%	0,53%
	Maquinista de Entrada	41.451	41.355	0,23%	1310	8,66%	0,02%
Comercial	Mandos Intermedios	41.866	41.723	0,34%	276	1,82%	0,01%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	50.141	38.136	23,94%	141	0,93%	0,22%
	Operador Especializado	45.761	44.205	3,40%	1525	10,08%	0,34%
	Operador	38.426	38.404	0,06%	1013	6,69%	0,00%
	Operador de Entrada	31.946	31.851	0,30%	183	1,21%	0,00%
	Operador de Ingreso	24.093	24.135	-0,18%	834	5,51%	-0,01%
Talleres	Mandos Intermedios	47.002	50.383	-7,19%	150	0,99%	-0,07%
	Operador Especializado	41.957	46.137	-9,96%	406	2,68%	-0,27%
	Operador	37.242	36.577	1,78%	911	6,02%	0,11%
	Operador de Entrada	36.838	33.461	9,17%	328	2,17%	0,20%
	Operador de Ingreso	27.351	26.926	1,55%	837	5,53%	0,09%

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.

## Remuneración Comité de Dirección

### Remuneración

2023							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	134.398	124.126	7,64%	16	0,11%	0,01%



## 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%	1.077	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%	1.971	12,72%	0,29%
	Maquinista	53.368	51.404	3,68%	2.101	13,56%	0,50%
	Maquinista de Entrada	39.720	40.116	-1,00%	1.248	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%	1.671	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%	1.196	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%	1.078	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 media por grupo profesional, edad y sexo sin incluir el Comité de Dirección

2023												
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	52.323	53.533	43.579	43.697	38.199	45.095	51.524	48.348	33.057	32.051	32.127	30.592
35-55 años	68.810	61.485	47.681	47.545	40.000	38.587	58.165	52.229	38.578	34.494	35.260	36.697
> 55 años	68.532	66.599	47.654	46.872	36.912	37.474	69.127	66.969	42.812	38.367	38.205	36.720

2022												
En euros	Estructura de Dirección <sup>(*)</sup>		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

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



## 7.4. Formación

### Plan de Formación

El Plan de Formación se constituye como una herramienta al servicio de la estrategia del Grupo, integrando las diversas líneas de actuación 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.

En este sentido, las acciones contempladas a lo largo del año 2023 son continuidad de las ya planteadas, iniciadas y/o planificadas desde 2019 y desarrolladas a lo largo de este período, a las que se añadirán aquellas que se están identificando durante el propio desarrollo del plan de formación de 2024.

La experiencia acumulada durante estos años, sobre la utilización de las herramientas relacionadas con el Aula Virtual y la metodología de la Teleformación nos ha permitido corregir y mejorar la experiencia pedagógica tanto desde la perspectiva del alumno como del instructor. En este sentido se dará continuidad a la Formación de Formadores en este ámbito, ampliando la participación e incorporando nuevas competencias relacionadas con habilidades y herramientas de este itinerario.

Las principales palancas en las que se sustenta este plan de formación son:



Por tanto, el Plan de Formación 2023 del Grupo Renfe ha dado continuidad a los siguientes objetivos:

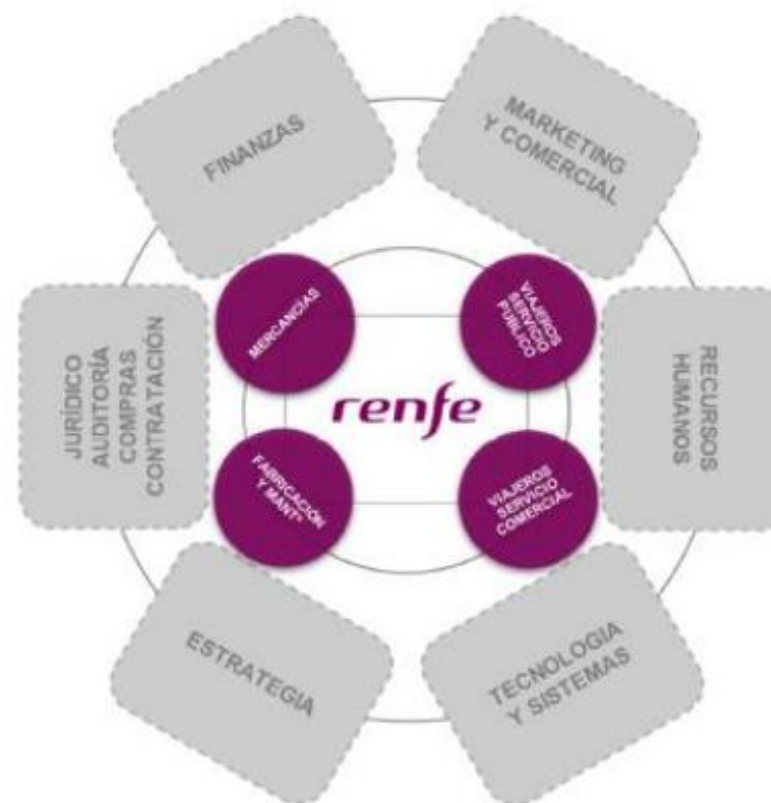
- Desarrollar las competencias y conocimientos vinculadas a la gestión empresarial, la operación ferroviaria y la orientación al cliente/empleado
- Fomentar la innovación, el talento y la gestión del conocimiento.



### Contribuir a:

1. Mejorar la competitividad de cada una de las Sociedades.
2. Desarrollar las habilidades necesarias para la dirección.
3. Promover la eficiencia y seguridad en las operaciones ferroviarias.
4. Potenciar el desarrollo internacional del Grupo Renfe.
5. Proteger y consolidar el conocimiento experto.

### Arquitectura del Plan



## Tipología de los contenidos

La oferta de formación se plantea entorno a tres itinerarios respecto a la mayor o menor duración de la actividad: programas, cursos y 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 LIDERAZGO EQUIPOS MANDOS INTERMEDIOS FORMACIÓN DE FORMADORES	RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL IGUALDAD SALUD LABORAL – PRL AUTOPROTECCIÓN SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN TRANSFORMACIÓN DIGITAL CIBERSEGURIDAD

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

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Horas	132.381	1.026.211	295.476	1.308.277	205.354	855.800
Promedio de horas	53,48	85,41	90,64	102,03	60,99	68,44

### Inversión en formación

	Miles de euros	2021	2022	2023
Inversión		6.412,19	8.451,70	8.617,20

### Horas y promedio de horas de formación por categoría profesional

	2021		2022		2023	
	Horas	Promedio	Horas	Promedio	Horas	Promedio
Estructura Dirección	42.373	43,19	46.200	42,90	45.704	39,33
Estructura de Apoyo	54.515	58,80	47.466	49,29	45.161	40,58
Conducción	864.905	164,25	1.166.276	206,42	775.951	133,97
Comercial	66.589	18,16	180.776	40,68	135.351	30,27
Administración y Gestión	52.495	41,30	119.293	91,48	6.542	9,33
Talleres	77.715	32,54	43.742	16,54	52.445	19,93

### Horas de formación por modalidad y materia

	2021		2022		2023	
	Presencial	Online	Presencial	Online	Presencial	Online
Comercial	22.634	204	63.002	-	31.133	-
Fabricación y mantenimiento	58.830	-	34.945	-	43.305	-
Habilidades	105.345	47.586	61.284	52.011	55.805	60.400
Seguridad Integral	851.454	468	1.246.434	40.740	827.229	11.195
Proyectos internacionales	72.071	-	105.337	-	32.087	-
Total	1.110.334	48.258	1.511.002	92.751	989.559	71.595

## Formación en idiomas. Número de profesionales

	One to one,	Presencial / virtual	Telefónica	E learning	Total
Inglés	7	88	194	280	569
Francés	-	32	19	74	125
Alemán	-	-	5	28	33
Portugués	-	7	-	-	7
Checo	-	6	-	-	6

## Formación en salud y prevención

	2021		2022		2023	
	Participantes	Horas	Participantes	Horas	Participantes	Horas
Formación Continua	1.306	7.941	2.133	14.078	4852	19.227
Formación Inicial	777	4.365	2.157	10.495	1.220	9.896
Formación Coyuntural	53	212	56	273	67	342
Formación Online <sup>(*)</sup>	36	141	1.273	33.098	224	448
Total	2.172	12.659	5.619	57.944	4735	29.913

(\*) Formación en prevención de riesgos laborales (Exclusivamente online)

## Campus Virtual Renfe

Renfe Campus pretende generar una nueva filosofía en torno a la mejora de competencias y habilidades, haciendo que cada persona tome conciencia de su responsabilidad para formarse y, en segundo lugar, permitiendo a cada responsable de cada equipo promover y generar entornos de mejora del conocimiento para sus colaboradores.

El continuo proceso de digitalización ha cambiado la manera de relacionarnos tanto en nuestro ámbito personal como profesional, por ello la compañía pone a disposición de todas las personas



del Grupo Renfe: el Campus Virtual Renfe. Un entorno donde gestionar y desarrollar la formación y el aprendizaje de los profesionales del Grupo, integrando todas las acciones formativas y la actividad de las Escuelas Especializadas.

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.

El Campus Virtual Renfe abarca tres aspectos: la gestión de la actividad formativa, un sistema de aprendizaje LMS (*Learning Management System*) y un entorno de aprendizaje colaborativo denominado SocialForm. A través de la herramienta de LMS para la formación se dispone de un conjunto de recursos de aprendizaje actualizados y adaptados al uso online para acciones de formación basadas en metodologías de e-learning, también como complemento para modelos de aprendizaje de carácter presencial.

Muchos de estos contenidos son estándares y se pueden incorporar directamente desde soluciones existentes en el mercado, específicamente aquellos que están relacionados con competencias '*soft skills*', habilidades personales: comunicación, productividad, desarrollo y gestión de negocio, liderazgo, gestión de equipos, etc. Reconstruir una parte de los contenidos que hoy forman parte de los recursos específicos de la formación presencial, en recursos de aprendizaje para e-learning, era una tarea pendiente y con la contratación de este servicio estamos en condiciones de agilizar y mejorar la actividad formativa. Ya disponemos de un proveedor especializado que nos permitirá poner en marcha la factoría de contenidos digitales ferroviarios.

La actividad formativa de la compañía es intensa. En 2023, 11.335 profesionales participaron de alguna acción formativa, lo que representa el 71,41% de la plantilla,

Esos 11.335 participantes han completado un total de más de 1.060.000 horas de formación a lo largo de 2023. La mayor parte de la actividad se desarrolla sobre competencias especializadas del ámbito ferroviario: el 79% sobre seguridad integral, casi un 10% en habilidades transversales, más de un 4% en formación técnica de mantenimiento y un 3% en formación comercial. Además, este año tenemos un 3% de la formación impartida en la materia Proyectos Internacionales.

Cabe destacar, la inversión realizada por la compañía en 2023 de 2,46 millones en la creación de contenidos digitales formativos para los próximos tres años. Los contenidos estarán vinculados a las actividades esenciales como operaciones, seguridad, conducción, comercial y mantenimiento.

El objetivo es crear una Factoría de Contenidos Digitales que centralizará la elaboración de los contenidos específicos de la actividad ferroviaria para todas las sociedades del Grupo Renfe.

## 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 2023 se han impartido 5.025 horas de formación (324 participaciones totales) impartido por la Escuela de Negocios La Salle de Madrid.

La Formación en Experiencia de Cliente se estructura en dos programas: estrategia y expertos, configurando una formación a medida que combina metodologías presencial 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.

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.

## Nuevo programa de formación en experiencia de empleado

En un mercado de alta competitividad donde la diferenciación en productos y servicios es cada vez más efímera debido a la rapidez de reacción de los competidores; la gestión de las personas en la compañía y el diseño e implementación de la Experiencia de Empleado se presenta como un factor clave para la mejora de la capacidad competitiva.

Esto requiere la reorientación de nuestros modelos, que pasarán a poner el foco en el colaborador y en cómo lograr empleados comprometidos y alineados con los objetivos organizacionales, teniendo ello un impacto directo en la Experiencia de Cliente. De nuestra capacidad para implementar en el escenario empresarial una visión centrada en las capacidades de los empleados, sus relaciones y jerarquías, la comunicación, la motivación, el compromiso y su satisfacción entre otras muchas áreas de desarrollo, está la diferencia entre afiliar al empleado y alinearlo con los intereses comunes o desconectar a éste del fin para el que desarrolla toda su actividad en la empresa, cultivar clientes satisfechos.

Por ello, se están desarrollando acciones formativas en Experiencia de Empleado, con el fin de dotar a los participantes de los conocimientos, metodologías, herramientas y experiencias innovadoras, que les permitan adquirir la sensibilización y el conocimiento necesario para liderar e impulsar la transformación en la gestión de personas.

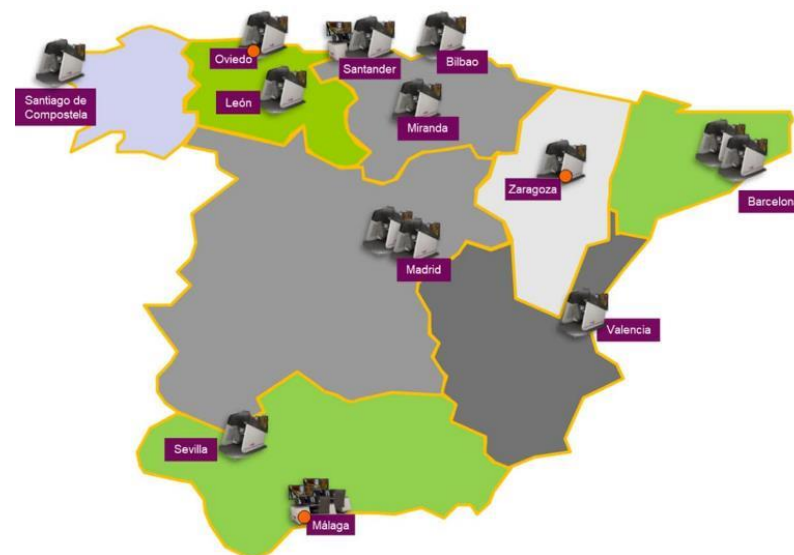
Esta formación está dirigida a perfiles con responsabilidad en la gestión de personas de toda la organización, con mayor enfoque del área de Recursos Humanos, realizando la detección de necesidades en coherencia con lo que se determine con los responsables de la gestión de Recursos Humanos de las Sociedades y de Renfe.

## 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 del personal ferroviario que interviene en la seguridad en la circulación 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.

Desde su creación en 2007, más de 4.200 alumnos y alumnas han sido formados en el Curso de Aspirantes a Maquinista. El curso tiene una carga lectiva de 1.150 horas, de las que al menos 216 se corresponden con prácticas de conducción efectiva.

Durante 2023 Renfe ha incorporado tres Campus en Zaragoza, Oviedo y Málaga, a los ya existentes en: L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), Bilbao, León, Madrid, Miranda de Ebro (Burgos), Santander, Santiago de Compostela, Sevilla y Valencia. Con ellos, el número de Campus de Renfe en los que se pueden impartir formación teórica y práctica a futuros maquinistas asciende a 12, repartidos en 10 comunidades autónomas.



El objetivo de Renfe es acercar a todo el territorio nacional los recursos que permitan el desarrollo del plan de formación del Grupo, especialmente aquellas acciones formativas que requieren las condiciones de homologación para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, en su tarea de descentralización de tareas y funciones.

Esta formación facilita conseguir la certificación de maquinista que permite la conducción de trenes en la Red Ferroviaria de Interés General. Estos cursos permiten a los aspirantes prepararse para 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 2023, ha finalizado la 16ª promoción de aspirantes a maquinistas con 289 alumnos. En septiembre de este mismo año se inició la 17ª promoción, en la que se matricularon 290 alumnos.

Además, 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 100 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 técnico en los procesos de formación de los proyectos internacionales.

En este sentido, se realizó la formación 50 maquinistas y 30 controladores de tráfico para el proyecto Tren Maya. El programa formativo para la formación de maquinistas, tomando de base el impartido en España, se realiza entre México y España e incluye los contenidos necesarios para la obtención de la licencia de maquinista restringido al ámbito del proyecto. Tras dos meses de formación teórica en México, los aspirantes a maquinista se desplazan a España para continuar con la segunda parte del módulo teórico y con los contenidos relativos a la formación práctica tanto en simuladores de conducción como en los trenes de Renfe. Esta parte de la formación se está impartiendo en el nuevo campus de Málaga que se inaugura precisamente con esta primera promoción de aspirantes.

Una vez superado este programa, los maquinistas deben recibir en México la formación que contemple los contenidos y materias específicos del Proyecto, entre los que se encuentran los conocimientos de la normativa de aplicación en el Proyecto y aquellos relacionados con la infraestructura y vehículos utilizados en la explotación.

Para ello, la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones continúa con su colaboración en el Proyecto, disponiendo que formadores experimentados en la puesta en servicio

de una nueva explotación ferroviaria impartan la formación necesaria al personal ferroviario que intervendrá en la operación del Proyecto Tren Maya.

## Formación Profesional dual y Formación en Centros de trabajos

Desde 2013 Renfe colabora con la Formación Profesional en el Sector Ferroviario a través del Ciclo Formativo de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, que se imparte en siete centros educativos de Andalucía, Castilla y León, Cataluña, Comunitat Valenciana y Comunidad de Madrid. Durante este tiempo han pasado por nuestros talleres más de 416 alumnos, de los cuales 353 han realizado prácticas remuneradas a través de programas duales, con una inversión por parte de la compañía que ronda los 700.000 euros.

El ciclo de FP de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario se imparte en dos formatos, en los que participamos: la modalidad ordinaria, con un módulo de formación en centros de trabajo (alrededor de 380 horas), y la modalidad Dual, que conjuga la transmisión de conocimientos y habilidades con prácticas remuneradas en entornos reales de trabajo (entre 600 y 1.000 horas).

En el caso de la FP Dual, se han firmado convenios de colaboración con las Consejerías de Educación de Andalucía, Castilla y León, Cataluña y Madrid, para dar cobertura a los centros educativos y colaborar con ellos con prácticas remuneradas en los equipos de producción directa de las Bases de Mantenimiento de Renfe Fabricación y Mantenimiento. Estas prácticas representan aproximadamente el 33% de la duración del ciclo.

En este sentido, como complemento a la enseñanza en los centros, aportamos nuestras instalaciones y medios materiales, tutores de empresa y formadores expertos de su Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento (ETPM). En conjunto, se trata de una formación técnico-práctica, donde el alumnado se desarrolla en el ámbito de la mecánica y la electricidad.

En cada centro, se atiende a un máximo de 15 becas al año, es decir, 75 en total. Durante las dos primeras promociones, la ETPM imparte 600 horas de formación teórico-práctica, adicionales a las prácticas remuneradas, dirigida tanto a alumnos como a profesores, para que puedan asumir la carga lectiva correspondiente a esta formación.

Renfe colabora con estos estudios impartidos en modalidad dual en el CIFP Río Ebro de Miranda de Ebro (Burgos), el CIFP Juan de Herrera de Valladolid, el Instituto Francesc Xavier Lluç i Rafecas de Vilanova i la Geltrú (Barcelona), el CIFP Profesor Raúl Vázquez de Madrid y el IES La Rosaleda de Málaga. En modalidad ordinaria, también se colabora con el Colegio de Huérfanos de Ferroviarios de Madrid y en el Centro de Formación Profesional Xabec de Valencia.

En los últimos cuatro años, un total de 300 alumnos que han cursado estos módulos han contratados por Renfe a través de las Ofertas Públicas de Empleo convocadas.

## Grado Superior en Mantenimiento de Material Ferroviario

Asimismo, se sigue trabajando activamente en la creación del Título de Grado Superior de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario con el Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes (actualmente en proceso), de la misma forma que desarrolló el Curso Avanzado de Especialización en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, que ha empezado a cursarse este curso 2023-2024.

La compañía se compromete así a acercar la FP a las personas que serán el futuro técnico de nuestro país mediante una de las titulaciones con mayor nivel de empleabilidad de la actualidad.

## Jornadas de acogida de los nuevos empleados

Durante todo el año 2023 se han organizado un total de 12 acogidas, estando 10 de ellas dirigidas a 1.031 Becarios de diferentes colectivos: Conducción (641), Comercial (32) y Fabricación y Mantenimiento (358); y 2 restantes a los 140 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 firmó un preacuerdo de III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, que fue ratificado y publicado en el BOE mediante resolución de julio de 2023. Este convenio tiene una vigencia de tres años, con una posible ampliación de un año más por acuerdo entre las partes.

## Empleados en Convenio Colectivo

	2021		2022		2023	
	Empleados	%	Empleados	%	Empleados	%
Incluidos en Convenio	13.509	93,23	15.005	93,30	13.983	92,41
Excluidos del Convenios	981	6,77	1.077	6,70	1.148	7,58

## 7.6. Transformación cultural y Experiencia de Empleado

En 2023 Renfe da continuidad a su proyecto de transformación cultural, basado en la escucha y la experiencia de empleado. Este cambio cultural se hace más necesario para acompañar a nuestra organización al momento de cambio y transformación, derivado de un nuevo entorno competitivo, la digitalización, el relevo generacional o nuevas formas de trabajo, transversales y más productivas.





## Voz en ON

Se realizó un primer estudio en 2021, En función de los resultados obtenidos, se lanzaron diversas propuestas de mejora en los negocios a través de los equipos de trabajo Voz en ON, de Servicio Público, Servicios Comerciales, Fabricación y Mantenimiento y Mercancías. Estos equipos de trabajo, configurados por profesionales de todos los colectivos permitieron analizar aspectos de su trabajo diario, elaborar planes de acción concretos dentro de su ámbito, y conectar cómo una buena experiencia de empleado se traduce en un mejor servicio y, por tanto, en una mejor experiencia para nuestros clientes,

De este proyecto ha salido también una red de impulsores del cambio, una comunidad creada por profesionales de perfiles diversos y de todos los colectivos que comparten una visión de futuro, comprometidos con el negocio y embajadores de la transformación cultural del Grupo Renfe.

## Encuesta 2023

En 2023 se ha lanzado una nueva edición del proyecto Voz en ON. Una encuesta para escuchar a los profesionales, recoger sus valoraciones respecto a diferentes aspectos de la empresa y que permite definir nuevos planes de acción para mejorar nuestro compromiso y resultados como empresa. Esta encuesta ha sido respondida por un 23% de la plantilla del Grupo Renfe, desglosando los resultados por Sociedad, colectivo profesional, género y años de experiencia en la plantilla.



## Experiencia de Empleado

El Grupo Renfe inició en 2023 una apuesta fuerte por un nuevo modelo de gestión de personas, un modelo de Experiencia de Empleado, alineado con el modelo de Experiencia de Cliente.

La gestión de las personas es un factor clave de competitividad. Y la experiencia del empleado debe ser el motor de la motivación y la transformación necesarias para conseguir una organización alineada y comprometida en el entorno actual y con el cambio generacional que está viviendo la empresa.



Este modelo de gestión de personas se está abordando a través de dos proyectos ya iniciados.

Un ambicioso programa de formación en Experiencia de Empleado dirigido especialmente a directivos y profesionales con responsabilidad en la gestión de personas.

### Proyecto piloto Expertos en Personas

Y un proyecto piloto, 'Expertos en personas', configurado igualmente por profesionales de todas las sociedades y la corporación, especialistas en procesos de recursos humanos. Este equipo conformado en 2023 por 25 profesionales de diferentes áreas, han recibido formación a través de metodologías ágiles aplicadas al modelo de experiencia de empleado, para identificar y seleccionar colectivos clave y elaborar una propuesta de valor. Un piloto que está sirviendo para aterrizar y extender la experiencia de empleado en nuestra forma de gestionar personas.

Este proyecto piloto y los profesionales que se están formando en Experiencia de Empleado permite al Grupo Renfe ir generando una red para transformar y hacer una mejor gestión de personas.

Necesitamos conocer todas las interacciones de los empleados con la organización, a lo largo de todo su ciclo de vida, tanto formales como informales, sean pautadas o casuales, para poder saber el punto de partida, las fortalezas de la experiencia actual que debemos mantener y las áreas de mejora sobre las que podemos proponer nuevas acciones.

Del diseño de la 'Experiencia de Empleado' se obtendrán los elementos clave para la actualización de la 'Propuesta de Valor al Empleado' en Renfe, facilitando una mayor satisfacción y compromiso de los empleados y una transformación más profunda, consistente y duradera de la organización.

### La comunicación como altavoz de las personas

2023 ha sido el año del lanzamiento de una nueva versión de Renfe Interesa. La intranet del Grupo Renfe es el canal que une a todos los profesionales de la empresa. Con nuevas funcionalidades, organización de contenidos y más fácil acceso, la comunicación interna sigue evolucionando para adaptarse las necesidades de empresa y profesionales.

Este proyecto de renovación de la intranet va unido y se complementa con el proyecto de Adopción 365, integrando herramientas como Teams, agenda o el portal de videos de comunicación interna. Igualmente, en 2023 se han sentado las bases y trabajado en una nueva red social corporativa que se lanzará en 2024 y que ya cuenta con un piloto en el que han participado más de 250 personas. Un nuevo canal de comunicación multidireccional que permitirá participar, conectar y comunicar de una forma más sencilla, ágil, descentralizada y accesible desde cualquier lugar

contribuyendo a mejorar la comunicación, a transferir conocimiento, a generar compromiso y a promover el orgullo de pertenencia.

Impulsamos la participación de las personas en acciones que contribuyan a fortalecer nuestra marca y su notoriedad, nuestra experiencia de empleado y nuestro employee branding

### Diversidad

En el marco de la transformación cultural y diversidad de la plantilla, con motivo del Día del Orgullo LGBTQI+, Renfe realizó una campaña de concienciación por el respeto y la tolerancia.

Bajo el lema 'Renfe con Orgullo' la empresa se sumó simbólicamente a la celebración del Orgullo y al compromiso del cumplimiento de normas elementales como el respeto a los derechos humanos y la eliminación de la discriminación.

También se realizó un encuentro entre trabajadoras y trabajadores de la compañía, en el que tuvieron oportunidad de dialogar, sobre los avances producidos en la sociedad y su traducción en el ámbito laboral, y de compartir ideas para seguir avanzando en inclusión.

### II Plan de igualdad

El seguimiento y la evolución del plan se ha canalizado a través de la Comisión de Igualdad, formada por la representación de las personas trabajadoras y la representación de la empresa. A lo largo de 2023 se ha reunido periódicamente, con el fin de analizar el avance de las medidas en cada una de las áreas de acción identificadas, a través de los indicadores establecidos en ellas.

Además, han formado parte de los trabajos desarrollados en el seno de esta comisión, la auditoria retributiva y las denuncias relacionadas con el protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral.



## Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe

Esta guía, elaborada por el Observatorio de Igualdad de Género del Grupo Renfe, a disposición de la plantilla a través de la Intranet, constituye una herramienta de comunicación muy importante para seguir avanzando en la visibilización de la presencia y participación de las mujeres en la empresa y la erradicación sesgos y estereotipos de cualquier tipo.



### Red de mujeres

En 2023 se ha establecido un canal de comunicación que fomenta el dialogo entre mujeres y hombres que forman parte de la Red y la propuesta de actividades que contribuyan a dar visibilidad y participación de las mujeres en la vida profesional de la empresa.

Además, se han organizado diferentes charlas, con el objetivo de sensibilizar y profundizar en algunas cuestiones importantes para el desarrollo profesional de las mujeres:

- Liderazgo Incluyente: Centrada en analizar el funcionamiento y detección de los sesgos y los pilares del empoderamiento y liderazgo.
- El cáncer y la mujer: Con motivo del día internacional de la lucha contra el cáncer de mama, se realizó esta charla sobre el impacto de la enfermedad en las mujeres.
- Beneficios de la igualdad para las organizaciones: Dirigida a examinar las ventajas de formar parte de un entorno organizativo que fomente la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

## Conciliación de la vida profesional, personal y familiar

En el III convenio Colectivo del Grupo Renfe, se regula un procedimiento para el uso de una 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

	2021	2022	2023
Excedencia cuidados familiares	6	10	7
Excedencia maternidad / paternidad	7	9	12
Total	13	19	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

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Frecuencia (con baja) <sup>(*)</sup>	13,64	16,91	9,83	16,17	9,53	18,39
	16,37		14,75		16,56	

<sup>(\*)</sup> N° de accidentes de trabajo con baja (no in itinere) / N° de horas trabajadas x 1.000.000.

	2021		2022		2023	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Mujeres	Hombres
Gravedad <sup>(*)</sup>	0,76	0,61	0,60	0,76	0,79	0,87
	0,73		0,73		0,85	

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

### Enfermedades profesionales y accidentes laborales

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Enfermedades profesionales	1	8	1	4	-	6
Total	9		5		6	
Accidentes laborales	91	631	83	632	88	643
Total	722		715		731	
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	-	-	-	-	-	-
Total	-		-		-	

## 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 2023 se ha publicado la sexta 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 reasignación de competencias al Servicio de Prevención Propio de la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento.

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.



### Prevención de riesgos laborales frente a las altas temperaturas

Debido al cambio climático, cada vez son más frecuentes e intensos los días con altas temperaturas. Para proteger a las personas trabajadoras del Grupo Renfe frente a los riesgos que conllevan dichas temperaturas se ha elaborado una Instrucción Técnica con las *medidas de prevención de riesgos laborales frente a la exposición a elevadas temperaturas en el ámbito del Grupo Renfe* en la que se determinan las acciones necesarias que se deben aplicar para evitar consecuencias dañinas para su salud laboral. La activación de estas medidas se realizará de acuerdo con las alertas emitidas por la AEMT a estos efectos.

### 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.

En 2023 se ha actualizado la plataforma, incorporando nuevas funcionalidades para las personas trabajadoras.

### 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 2023, 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

	2021	2022	
Colorrectal	410	386	
Oftalmológica	582	705	
Ginecológica	275	318	
Salud ósea	264	299	
Cardiología	601	545	
Urología	571	556	
Vacunación Antigripal	1.420	1.183	
Dermatológica	-	530	
Total	4.123	4.523	4.876

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 (ESG)

Renfe entiende la Sostenibilidad Empresarial como la gran oportunidad de articular el mercado de la movilidad y la logística sostenible del presente y del futuro, ligada a la responsabilidad que le corresponde por los impactos positivos de su actividad en la sociedad, y especialmente con su aportación para la mitigación del cambio climático. La movilidad sostenible es el centro del negocio del Grupo Renfe.

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

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

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

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

El primer objetivo empresarial de Renfe es: incrementar el número de clientes tanto de viajeros como de mercancías para disminuir la emisión de gases contaminantes y, así, contribuir de manera global y directa al medioambiente mediante el ahorro de la huella de carbono de cada ciudadano y de las empresas.

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

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

Renfe, como miembro de la comunidad mundial de operadores ferroviarios y administradores de infraestructura, se compromete a ejecutar acciones para mitigar el cambio climático, reducir la huella de carbono de la empresa y apoyar el cambio hacia un reparto de modos de transporte más sostenible.

Para lograr esto está comprometida a:

1. Disminuir el consumo específico de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> 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. Alcanzar la 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 mide mediante el indicador de seguimiento de la intensidad de Carbono emitido por la energía de tracción, según se recoge en la Ficha 330 de UIC.

El propósito durante este ejercicio ha sido fortalecer la línea estratégica: priorizar e incrementar el consumo de la energía cien por cien renovable, y optimizar la eficiencia. En 2023, el Grupo Renfe generó 4,31 gramos de CO<sub>2</sub> por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de su historia. El grupo ha conseguido dividir entre 10 sus emisiones unitarias de 1990. Se trata de una reducción del 90,4 %, respecto al año de referencia de Kioto. Recientemente, la UE ha determinado un objetivo intermedio de reducción del carbono del 90% para 2040.

Además, durante este 2023, Renfe ha sabido consolidar su estrategia de gestión y eficiencia energética tras un período de crisis, provocado por COVID-19 y la posterior crisis energética, obteniendo un nuevo valor mínimo histórico de consumo unitario de 86,84 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente siguen las mismas tendencias, con un pequeño repunte de Renfe Mercancías.

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 CO<sub>2</sub>, contribuye a reducir la contaminación local en las áreas urbanas. Al mismo tiempo, Renfe sigue invirtiendo 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 el sector transporte, en línea con las orientaciones del Pacto Verde Europeo.

La actividad del Grupo Renfe, según establece la normativa europea, favorece de forma sustancial a la mitigación del Cambio Climático, sin causar perjuicio significativo a los demás objetivos ambientales de la UE, cumpliendo el Principio Comunitario de ausencia de perjuicio ambiental significativo (*Do Not Significant Harm- DNSH principle*).

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, 3.19), con una contribución sostenible directa superior al 99% de su volumen de actividad principal (movilidad y logística) ligada a tales objetivos.

## 8.2. Taxonomía 2023

### Elegibilidad de las actividades de Renfe

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, y sus actualizaciones, regulan la denominada Taxonomía, que es una clasificación de las actividades económicas que contribuyen a los seis objetivos ambientales prioritarios para la UE:

1. Mitigación del cambio climático
2. Adaptación al cambio climático
3. Prevención y control de la contaminación
4. Transición a una economía circular
5. Sostenibilidad y protección de los recursos hídricos y marinos
6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas

La Taxonomía establece un listado de las actividades mediante Actos Delegados que contribuyen sustancialmente a uno o varios de los objetivos señalados, o bien son actividades facilitadoras.

Una actividad facilitadora es aquella que permite directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales.

A continuación, se indican las actividades del Grupo Renfe afectadas por esta clasificación, todas ellas relativas al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático.

Sustanciales:

- Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril: código 6.1 en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139
- Transporte de mercancías por ferrocarril: código 6.2 en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.
- Transporte urbano y suburbano, transporte de viajeros por carretera: código 6.3 en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Facilitadora:

- Fabricación de componentes del material rodante ferroviario: código 3.19 en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2485 que modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

El porcentaje de tráficos con tracción eléctrica realizado por el Grupo Renfe en 2023 asciende al 89,1%. Este dato se ha utilizado para determinar los indicadores de acuerdo con esa proporción, puesto que los tráficos con diésel son actividades elegibles no alineadas.

Renfe prioriza el consumo de la energía limpia, con electricidad cien por cien de origen renovable desde 2019. Cerca de un 90% (89,1%) de sus tráficos circulan con electricidad de tracción de emisión cero, lo que supone un 80% de su consumo energético de tracción.

En este ejercicio, el Grupo Renfe generó 4,31 gramos de CO2 por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de su historia. El grupo ha conseguido dividir por 10 sus emisiones unitarias de 1990. Se trata de una reducción del 90,4%, respecto a ese año de cómputo de Kioto.

### Metodología y consideraciones generales

El Grupo Renfe ha analizado su información relativa a ingresos, CAPEX y OPEX para determinar aquellas partidas correspondientes a las actividades identificadas como elegibles y alineadas explicadas en el apartado anterior. De este modo se ha trabajado en determinar:

- Conceptos de los numeradores de cada indicador y sus partidas contables correspondientes.
- Conceptos de los denominadores de cada indicador y sus partidas contables correspondientes.

Como fuente de información principal y de base se han utilizado las cuentas anuales consolidadas del Grupo Renfe. Además, cuando ha sido necesario obtener mayor desglose o detalle, se ha acudido a las cuentas anuales individuales de las sociedades integrantes de las citadas cuentas consolidadas, los sistemas económico-financieros del Grupo y documentos y sistemas auxiliares.

Se ha verificado la integridad de la información, así como la conciliación con los datos de las cuentas anuales consolidadas.

### Porcentaje de elegibilidad del Volumen de negocios

Se considera volumen de negocio el importe neto de la cifra de negocios de las sociedades que integran las cuentas anuales consolidadas del Grupo Renfe.

No se han incluido en este concepto los ingresos por compensación de las Obligaciones de Servicio Público (OSP), al igual que el resto de las partidas recogidas en 'Otros ingresos de explotación'.

Esta información coincide con la facilitada en la nota de la memoria "Importe neto de la cifra de negocios" de las mencionadas cuentas anuales consolidadas. Además, se ha necesitado un mayor desglose para determinar cada actividad considerada elegible.

Así, se ha identificado:

- Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento: qué parte es transporte de mercancías y qué es mantenimiento.

- Ingresos por alquiler de material ferroviario y otros conceptos: desglose detallado de la parte correspondiente a otros conceptos.

Numerador:

Cifra de negocio de actividades elegibles, según lo indicado anteriormente. Esto excluye de la cifra total la actividad de Renfe of America y LogiRAIL, por no ser actividades elegibles.

Además, se ha diferenciado entre actividades elegibles y alineadas (bloque A.1. de las plantillas de datos anexos) y actividades elegibles pero no alineadas (bloque A.2. de las plantillas). En este último caso, se han considerado ciertos transportes de mercancías, por ser elegible como actividad (código 6.2.) pero no alineada por el tipo de mercancía transportado.

Denominador:

Constituye el denominador de este indicador la totalidad de la cifra de negocio del Grupo Renfe (cifra de cuentas consolidadas).

Por último, se ha aplicado el porcentaje de tracción diésel ya indicado para excluir esa parte de las actividades elegibles y alineadas, y considerarla como actividades elegibles pero no alineadas.

#### Porcentaje de elegibilidad del CAPEX

La información de los activos que se ha tenido en cuenta es la equivalente a los datos recogidos en los epígrafes de las cuentas anuales consolidadas 'Inmovilizado Intangible' e 'Inmovilizado Material', considerando también 'Inmovilizado en curso' y 'Anticipos'. Para ello, se han visto las adiciones en el ejercicio de aquellos activos considerados.

No se han considerado las inversiones que formen parte de un plan de actividades a futuro, salvo lo recogido en 'en curso'.

En el caso del CAPEX de la Renfe Operadora, en su asignación a la actividad elegible, se ha imputado a las 4 actividades identificadas como elegibles para el Grupo Renfe (actividades con códigos 6.1, 6.2, 6.3 y 3.19 mencionadas en el apartado de elegibilidad de este documento), en función del volumen de negocio de cada una de ellas.

Numerador:

Partiendo de la cifra del denominador, se identifica si hay altas de inmovilizado en el ejercicio asociadas a actividades no elegibles, para eliminarlas.

Denominador:

Adiciones en el ejercicio de inmovilizado material e intangible. En las notas de la memoria consolidada 'Inmovilizado Intangible' e 'Inmovilizado Material', se puede encontrar esta información.

Como en el indicador de volumen de negocio, se ha aplicado el porcentaje de tracción diésel ya indicado para excluir esa parte de las actividades elegibles y alineadas, y considerarla como actividades elegibles pero no alineadas.

#### Porcentaje de elegibilidad del OPEX

En este caso se ha utilizado el epígrafe de 'Otros gastos de explotación' de la nota correspondiente de la memoria, y dentro de ella, los siguientes conceptos:

- Reparaciones y conservación
- Alquileres y cánones

Para ambos se ha analizado el detalle de su composición, tanto por conceptos como por sociedades.

Además, se ha tenido en cuenta el coste de la mano de obra del mantenimiento de primer nivel (preventivo y correctivo) de la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Como para el CAPEX, los gastos de la EPE en su asignación a la actividad elegible se han imputado a las 4 actividades identificadas como elegibles para el Grupo Renfe (actividades con códigos 6.1, 6.2, 6.3 y 3.19 mencionadas en el apartado de elegibilidad de este documento) en función del volumen de negocio de cada una de ellas.

Todo lo determinado en los puntos descritos, salvo el concepto 'Cánones por derecho de circulación' integrado dentro de la cifra total de 'Alquileres y cánones', forma parte tanto del denominador como del numerador, al estar todos los gastos vinculados a actividades elegibles.

También para este indicador aplica lo indicado sobre la proporción de tráficos realizados con energía eléctrica y diésel.

#### Resultados globales de elegibilidad

Se recoge en este apartado un resumen de la elegibilidad según la taxonomía para los 3 indicadores sobre los que se ha realizado el cálculo.

	Volumen de negocio	CapEx	OpEx
<b>A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA</b>	99,43%	99,85%	99,63%
<b>B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA</b>	0,57%	0,15%	0,37%
<b>TOTAL (A + B)</b>	100%	100%	100%

## Alineamiento de las actividades

Las actividades taxonómicamente alineadas son aquellas actividades económicas elegibles que adicionalmente cumplen con una serie de requisitos adicionales a la elegibilidad establecidos en el Reglamento de la Taxonomía:

1. Contribuir sustancialmente a uno de los 6 objetivos ambientales (elegibilidad).

El objetivo al que contribuyen las actividades del Grupo Renfe es la mitigación del cambio climático. Gracias a la reducida huella unitaria de carbono de Renfe (4,77 gr. CO<sub>2</sub> (eq)/UT en 2022) las actividades señaladas, 6.1, 6.2, y 6.3 contribuyen a la reducción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, que en España es el primer emisor de estos gases. La actividad 3.19 contribuye como facilitadora de las actividades 6.1, 6.2, y 6.3.

2. 'No causar daños significativos' (Criterio DNSH) al resto de objetivos.
  - Adaptación al cambio climático: Las actividades señaladas son neutras o incluyen actuaciones de adaptación al cambio climático. Renfe fue de las primeras empresas españolas que identificaron sus riesgos climáticos físicos mediante análisis de vulnerabilidad a partir de diferentes escenarios climáticos, aplicando en la actualidad medidas para adaptarse a dichos riesgos. Entre ellas destacan la Campaña estival anual de prevención de incendios a lo largo de la vía, en colaboración con ADIF, la instalación de zapatas sintéticas en vagones de mercancías, la adecuación de los nuevos vehículos ferroviarios a la evolución climática, incluyendo la operación ferroviaria en Arabia Saudí, y el refuerzo de sus capacidades de reacción ante incidencias.
  - Prevención y control de la contaminación: Las actividades señaladas, que no son especialmente contaminantes, se realizan según la legislación vigente, y en muchos casos bajo ISO 14000, estando previsto un sistema de gestión para el Grupo. En particular el material motor y autopropulsado no eléctrico cumple con Reglamento UE 2016/1628, que regula los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (NRMM).
  - Transición a una economía circular: Los vehículos ferroviarios son un ejemplo de prácticas circulares (larga vida útil, modularidad, adaptabilidad, reusabilidad, reciclabilidad... etc.). Los residuos se gestionan de conformidad con la jerarquía de residuos, en particular durante el mantenimiento.
  - Sostenibilidad y protección de los recursos hídricos y marinos: sin impacto relevante.

- Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas: por su mayor seguridad el ferrocarril genera menos riesgos ambientales que otros modos de transporte.

3. Cumplir salvaguardas sociales mínimas:

Las siguientes recomendaciones para empresas multinacionales, como Renfe, ofrecen una guía para promover una conducta responsable en línea con las normas internacionales por parte de dichas empresas:

- Líneas directrices de la OCDE para empresas multinacionales
- Principios rectores sobre las empresas y los derechos humanos

Renfe, como empresa responsable, en aplicación de su política de RSE se adhiere y cumple satisfactoriamente con ellas.

## Divulgación de los indicadores

Cuadro resumen de los indicadores con los importes expresados en miles de euros:

	Volumen de negocio		CapEx		OpEx	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	1.816.438	99,43%	563.517	99,85%	633.400	99,63%
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)	1.613.860	88,34%	499.637	88,53%	560.458	88,15%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)	202.578	11,09%	63.880	11,32%	72.943	11,47%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	10.433	0,57%	860	0,15%	2.379	0,37%
TOTAL (A + B)	1.826.871	100%	564.377	100%	635.780	100%

A continuación, se recogen las plantillas oficiales de divulgación con la información para cada indicador con los importes expresados en miles de euros:

Volumen de negocio - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)							Proporción del volumen de negocios que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	Volumen de negocios absoluto (3)	Proporción del volumen de negocios año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)				
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T	
		A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																		
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)																				
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	1.144.474	62,65%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	63,22%			
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	160.106	8,76%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	9,52%			
Transporte urbano y suburbano	6.3	288.053	15,77%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	25,89%			
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	21.227	1,16%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	0,83%	F		
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.613.860	88,34%	88,34%						S	S	S	S	S	S	S	99,45%			
De las cuales: facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F		
De las cuales: de transición			%	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T	

Volumen de negocio - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)							Garantías mínimas (17)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)	
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	Volumen de negocios absoluto (3)	Proporción del volumen de negocios año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)							
																k€	%	S, N; N/EL	S, N; N/EL	S, N; N/EL	S, N; N/EL	S, N; N/EL
		A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																				
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	140.009	7,66%	%	%	%	%	%	%								0,00%					
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	24.734	1,35%	%	%	%	%	%	%								0,32%					
Transporte urbano y suburbano	6.3	35.239	1,93%	%	%	%	%	%	%								0,00%					
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	2.597	0,14%	%	%	%	%	%	%								0,00%					
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		202.578	11,09%	%	%	%	%	%	%								0,32%					
Total (A.1 + A.2)		1.816.438	99,43%	%	%	%	%	%	%								99,77%					
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																						
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		10.433	0,57%																			
Total (A + B)		1.826.871	100,00%																			

CapEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	CapEx absoluto (3)	Proporción del CapEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del CapEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)	
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)																				
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	407.678	72,24%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	83,78%			
Transporte urbano y suburbano	6.3																			
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	36.213	6,42%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	8,51%			
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	55.746	9,88%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	7,60%	F		
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		499.637	88,53%	88,53%						S	S	S	S	S	S	S	99,89%			
De las cuales: facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F		
De las cuales: de transición			%	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																				

CapEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)						Garantías mínimas (17)	Proporción del CapEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)		
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	CapEx absoluto (3)	Proporción del CapEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)							
																k€					%	S; N; N/EL
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																						
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	52.258	9,26%	%	%	%	%	%	%								0,00%					
Transporte urbano y suburbano	6.3																					
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	4.767	0,84%	%	%	%	%	%	%								0,01%					
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	6.855	1,21%	%	%	%	%	%	%								0,00%					
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		63.880	11,32%	%	%	%	%	%	%								0,01%					
Total (A.1 + A.2)		563.517	99,85%	%	%	%	%	%	%								99,91%					
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																						
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		860	0,15%																			
Total (A + B)		564.377	100,00%																			

OpEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)							Proportión del OpEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)		
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	OpEx absoluto (3)	Proportión del OpEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)						
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%				F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																						
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)																						
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	352.034	55,37%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	63,27%					
Transporte urbano y suburbano	6.3																					
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	6.672	1,05%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	1,04%					
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	201.751	31,73%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	35,64%	F				
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		560.458	88,15%	88,15%						S	S	S	S	S	S	S	99,95%					
De las cuales: facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S		F				
De las cuales: de transición			%	%						S	S	S	S	S	S	S			T			

OpEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial								Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)						Proorción del OpEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	OpEx absoluto (3)	Proporción del OpEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)				
k€	%	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S, N, N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																				
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1																	0,00%		
Transporte urbano y suburbano	6.3	46.854	7,37%	%	%	%	%	%	%											
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	1.351	0,21%	%	%	%	%	%	%									0,02%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	24.737	3,89%	%	%	%	%	%	%									0,00%		
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		72.943	11,47%	%	%	%	%	%	%									0,02%		
Total (A.1 + A.2)		633.400	99,63%	%	%	%	%	%	%									99,97%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		2.379	0,37%																	
Total (A + B)		635.780	100,00%																	

### 8.3. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales

Renfe está comprometida en desarrollar los instrumentos de gestión para rebajar e incluso, eliminar los actuales riesgos energéticos y ambientales corporativos, con el objetivo de transformarlos en oportunidades estratégicas para el Grupo.

Para lograrlo, a lo largo de 2023 se han finalizado dos acciones estratégicas: el Diagnóstico Ambiental y la Auditoría Energética del Grupo.

También se han identificado los riesgos generales-empresariales inherentes al proceso de gestión ambiental del Grupo, dentro de la evaluación periódica que realiza 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 20 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

Pendiente de su actualización, esta política se basa en tres ejes fundamentales:

Compromiso ambiental	Acciones realizadas en 2023	% de mejora
La plena adaptación de la operación ferroviaria a los requerimientos ambientales exigidos por la normativa ambiental vigente y los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.	Realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe.	100%
	Realización de la Auditoría Energética del Grupo Renfe, para la energía de tracción y la energía de usos distintos de tracción, superando los niveles de exigencia de la normativa vigente.	100%
	Preparación de la revisión del Plan Estratégico de Descarbonización y Eficiencia energética para 2023.	50%
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, sobre la ventaja competitiva de la Movilidad y la Logística Sostenible.	95%

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en Jornadas y Congresos.</li> </ul>	100%
La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>La relación con Adif es continua. En este año, los principales asuntos abordados han estado relacionados con la solución de problemas generados por contaminación acústica, la prevención de incendios a lo largo de la vía y la eliminación de los grafitis.</li> </ul>	95%

El compromiso ambiental de Renfe plasma las obligaciones y compromisos que adquiere la empresa sobre el desarrollo sostenible en el medioambiente y su entorno social.

En 2023 se han implementado las siguientes acciones:

Compromiso ambiental	Acciones realizadas en 2023	% de mejora
Establecer públicamente, y por escrito, sus compromisos ambientales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, expresando la ventaja competitiva de una empresa Sostenible.</li> </ul>	70%
Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá del cumplimiento de la normativa ambiental vigente por parte de Renfe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>La realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe y la Realización de Auditoría Energética del Grupo Renfe, , articulan numerosos compromisos voluntarios.</li> </ul>	100%
Desarrollar los instrumentos de gestión adecuados para reducir y eliminar, los impactos ambientales, mediante la dotación de medios y procedimientos internos necesarios.	<ul style="list-style-type: none"> <li>El objetivo de la realización de Auditoría Energética del Grupo Renfe, es dotarlo de un único y robusto Sistema de Gestión Energético.</li> <li>El objetivo de la realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe, es dotarlo de un único y robusto Sistema de Gestión Ambiental.</li> </ul>	25%  75%
Establecer cauces adecuados para la participación de las	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Grupo Renfe cumple, de forma proactiva sus obligaciones comunitarias</li> </ul>	100%

partes interesadas en la gestión ambiental de Renfe.	en materia de información ambiental, emitiendo anualmente un informe. <ul style="list-style-type: none"> <li>Renfe mantiene un Grupo de Trabajo con la Representación Laboral de los Trabajadores (RLT) para abordar y discutir estos asuntos.</li> </ul>	100%
Comprobar la eficacia de la gestión ambiental mediante el control de su implementación y cumplimiento, así como su actualización y adaptación permanente a las demandas de la sociedad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Grupo Renfe apuesta por el uso de normas de referencia universalmente adaptadas: aplicación de ISO, en la gestión ambiental, energética y de carbono.</li> <li>Mediante la StartUp Greemko, el Grupo Renfe, pudo ofrecer a sus clientes internos y externos (Mercancías) el Alcance 3 de sus emisiones de carbono.</li> </ul>	100%  60%

## 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 incluye 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 Plan Director de Eficiencia Energética, etc.).
- Consolidación de un Programa de Medidas Urgentes de adecuación a la normativa para todo el Grupo.
- Orientación a las empresas participadas hacia el mismo Sistema de Gestión Ambiental.
- Obligación de las empresas subcontratadas a acogerse al Sistema de Gestión Ambiental del Grupo Renfe en los pliegos de las licitaciones.
- Refuerzo del organigrama y del 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 (*Life cycle cost*) consumos, minimización emisiones y vertidos, requisitos legales, huella de carbono, emisiones acústicas, etc.).
- Campañas de Formación.
- Estrategia de Comunicación interna y externa.

Todas las acciones están 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 fue elevado a los órganos de dirección del Grupo en el segundo semestre de 2023.

## 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 anualmente se intensifican las campañas de sensibilización destinadas a todo el personal de la empresa. El periodo de actuación comprende desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología. Una de las actuaciones más relevantes es la progresiva sustitución de zapatas de fundición por zapatas sintéticas: en la actualidad, dos tercios del parque de vagones de mercancías están equipados con estas.

Durante 2023, el 2,82 % de los incendios contabilizados al lado de las vías (14 incendios) fueron asignables a la explotación de Renfe, unos datos que corresponden a la media histórica: 12 incendios correspondieron a Mercancías, y 2 a Viajeros.

### Reducción de la contaminación atmosférica y acústica

El elevado grado de electrificación de las vías ferroviarias garantiza la reducción de la contaminación atmosférica mejorando la calidad del aire de las ciudades y áreas metropolitanas españolas. En este sentido, se ha contabilizado una reducción significativa de NOx y de pequeñas partículas (inferiores a 10 micras) gracias a los servicios de Cercanías. Estas dos mediciones se han tomado como los parámetros necesarios para la elaboración de los requerimientos técnicos del 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 66,1% de los vagones de mercancías usan frenos de baja emisión acústica.

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

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

## Protección de la biodiversidad

El transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril dispone de un elevado nivel de seguridad convirtiéndose en un elemento clave para incrementar la protección de los ecosistemas terrestres y acuáticos, así como de los entornos habitados por personas, 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 1,35 millones de toneladas de mercancías peligrosas en 2023 lo que equivale a retirar de la carretera unas 48.327 circulaciones de camiones pesados cargados con este tipo de mercancías al año.

La mitad de las mercancías transportadas corresponde a cuatro productos: etanol, hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada (Butano/Propano), 4-Tiapiental, y dicloruro de etileno.

### Transporte de mercancías peligrosas

Tm	2021	2022	2023
Mercancías peligrosas	1.745.999	1.593.553	1.353.150

### Biodiversidad en instalaciones

La relación que mantiene Renfe con la biodiversidad se produce 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 donde se extremen las precauciones ambientales. Las instalaciones ocupadas por Renfe en espacios naturales o en áreas de 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)

## Uso sostenible de los recursos y economía circular

### Gestión del agua

Los principales puntos de consumo de agua en Renfe son instalaciones de mantenimiento (talleres y centros de tratamiento de trenes), túneles de lavado de vehículos ferroviarios, estaciones de Cercanías y, en menor medida, oficinas.

### Ahorro de agua y preservación de los recursos hídricos

Renfe ha dado continuidad al Plan de Gestión Sostenible del Agua en Renfe Fabricación y Mantenimiento, principal consumidor de agua en el Grupo, que tiene como objetivo fomentar el ahorro hídrico, asegurar que el agua devuelta al medioambiente carezca de improprios, 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 <sup>3</sup>	2021	2022	2023 (*)
Consumo de agua	1.287.188	1.235.701	1.485.801

(\*) Datos estimados

Durante 2023 se produjo un proceso de regularización que ha aflorado consumos relativos a años anteriores.

Tal y como ha señalado el Diagnóstico Ambiental, la gestión del agua es una de las asignaturas pendientes del Grupo, y para 2023 se ha planteado un programa urgente de gestión de los recursos hídricos consumidos por Renfe.

### Aguas residuales

Las aguas de vertido generadas en las instalaciones de Renfe se vierten a las redes urbanas de saneamiento. Algunas de estas instalaciones generan aguas con sustancias químicas en consecuencia de los procesos industriales, por lo que se realiza una depuración *in situ* previa a su trasvase 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 2023 un importe cerca de 880.000 euros para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.

### Consumo de materiales

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

### Consumo de materiales

Materias Primas (Kg)	2022	2023 (*)
Aceites/Grasas	447.149,38	423.903,10
Adhesivos y sellantes	19.363,54	22.102,52
Aerosoles	8.365,39	8.641,10
Anticongelante	80.729,22	89.453,83
Biocidas para wc	17,00	6,00
Disolventes	40.086,33	45.185,57
Gases refrigerantes para mantenimiento trenes	12.951,30	12.415,10
Consumo de otros	54.461,47	70.710,83
Pinturas al agua	39.977,00	35.162,00
Pinturas al disolvente	55.051,44	53.553,56

(\*) Datos estimados

## 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, 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 2023, se han generado 4.859,98 toneladas de residuos de los que 1.082 toneladas corresponden a residuos peligrosos procedentes de instalaciones industriales.

## Residuos peligrosos

Tm	2021	2022	2023
Residuos Peligrosos	1.124	1.242	1.082

## 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 potencialmente afectados por una contaminación histórica de los depósitos de combustible de Adif previos a la segregación de las dos corporaciones, que aún se encuentran activos.

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

Entre las actuaciones desarrolladas en nuestras instalaciones destacan: estudios de caracterización de contaminantes, labores de control y seguimiento de indicadores, y realización de trabajos de descontaminación. En 2023, los costes en este ámbito superaron los 565.000 €.

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.

## 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 de su compromiso de responsabilidad.

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 lo han tomado en el momento; o el sistema de gestión de caducidades de bandejas y productos de cafetería que permite reutilizar los productos no consumidos si no se ha roto la cadena de frío.

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 ambiental, 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.

## Economía Circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se distinguen por usar en su fabricación hasta 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 Plan de Mantenimiento del Vehículo Ferroviario, que incluye el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen las intervenciones que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que estas deben 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.

Cuando los trenes llegan al final de su vida útil, Renfe vende aquellos que están en mejores condiciones, perfectamente reparados y funcionales, para darles una segunda vida en terceros países (material autopropulsado, coches de viajeros 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 en los servicios de Alta Velocidad y en los servicios Regionales de Rodalies de Catalunya. Adicionalmente, cuenta con 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 una certificación ISO 14001:2015 de todo su Sistema de Gestión, con alcance global a su actividad y a sus centros de trabajo.

## Eco-incentivo ferroviario

Renfe Mercancías recibió 13,69 millones de euros concedidos por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en concepto de eco-incentivos ferroviarios del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Renfe encabeza la lista de los ocho operadores que han recibido un total de 26,1 millones de euros en fondos europeos por incentivar el transporte ferroviario de mercancías.

Estas ayudas, concedidas sobre los tráficos de mercancías de 2022 y que oscilan entre los 275.000 euros y los 13,7 millones, persiguen potenciar el uso del transporte de mercancías por ferrocarril, premiando el ahorro de costes externos medioambientales y socioeconómicos, frente al transporte por carretera.

La cuantía de las ayudas depende de la evolución de la actividad de las empresas, el tipo de tracción de las locomotoras y la ocupación de los vagones de carga.

El programa de eco-incentivo ferroviario persigue un triple objetivo: consolidar e incrementar la cuota de mercancías transportadas por ferrocarril como alternativa de bajas emisiones, ayudar a los operadores ferroviarios a aumentar sus tráficos haciendo más atractiva la oferta ferroviaria y, por último, mejorar el desempeño medioambiental incentivando que se priorice el uso de sistemas de tracción eléctricos.

Los operadores podrán aprovechar las subvenciones para reducir tarifas o mejorar la calidad de los servicios, lo que redundará en beneficios palpables para los cargadores y el resto de la cadena multimodal.

## Proyecto GreeMko

Las empresas industriales y de servicio requieren datos ambientales sobre sus propias actividades para medir y calcular su huella de carbono, y así elaborar estrategias propias de descontaminación. Para nuestros clientes, disponer de información fiable y sistematizada 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 es una pequeña empresa española que cuenta con una larga experiencia en desarrollo de recursos de gestión ambiental, cálculo de huella de carbono (alcance 1, 2 y 3), digitalización a escala global y búsqueda de soluciones integrales para los impactos ambientales de las compañías. Se presentó a Renfe en la edición de TrenLab 2022, con la propuesta de realizar un proyecto piloto para el cálculo de la huella de carbono de los transportes de Renfe Mercancías. El objetivo era disponer de los datos de alcance de carbono para facilitárselos a sus clientes y convertirse en un operador logístico más competitivo.

## 8.4. Transición energética y energías renovables

El 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 hacia el ferrocarril, mediante la mejora de su competitividad y otras actuaciones específicas, resaltando 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 2023	Estimación % al objetivo UE
<b>1º Cambio Modal</b>		
Reducción del consumo energético y emisiones en el conjunto del transporte nacional	En 2023 el Grupo Renfe redujo las cifras unitarias de consumo y energéticas por debajo de las 2019. Reducciones carbono sobre 1990: -90,4 % Estas cifras fortalecen la ventaja competitiva del ferrocarril, favoreciendo la transferencia modal hacia Renfe.	100%
<b>2º Eficiencia</b>		
Reducción de consumo energético y emisiones específicas del sistema ferroviario en materia de eficiencia energética	En 2023, el Grupo Renfe consolidó la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID y de la reciente crisis energética mundial devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2018 y 2019, alcanzando mínimos históricos Intensidad energética: 86,84 kWh/UT	100%
<b>3º Descarbonización</b>		
Reducción de emisiones del sector ferroviario debido a la disminución del consumo y sustitución de combustibles fósiles	Desde 2022, el Grupo Renfe obtuvo cifras unitarias de consumo y energéticas inferiores a las propias de 2018 y 2019 alcanzando mínimos históricos Intensidad de Carbono: 4,31 gr.CO <sub>2</sub> (eq) /UT Renfe tiene como objetivo eliminar las emisiones derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por combustibles sostenibles.	100%  20%

## Líneas y programas de actuación

Las acciones más relevantes del Plan en 2023 han sido las siguientes:

### L1 Gestión de la energía

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	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. <ul style="list-style-type: none"> <li>Progreso 90% Fase I – Entrega final de documentación técnica.</li> <li>Progreso 0% Fase II – Ejecución diseño de la Fase I.</li> </ul>	100%

### L2 Eficiencia energética

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Vehículos ferroviarios	<p>Prosiguen los trabajos relativos al 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.</p> <p>Dentro del programa de innovación abierta del Grupo Renfe, Trenlab, se va a trabajar en un proyecto de desarrollo de un simulador de conducción, especializado en entrenar situaciones de conducción desde un vehículo genérico en un entorno de infraestructura limitado.</p>	100%
Edificios, talleres y estaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>En concreto, durante 2023 se ha procedido a 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.</li> </ul>	100%

	<ul style="list-style-type: none"> <li>El lote complejo Cerro Negro AV se encuentra en propuesta de adjudicación</li> </ul>	
Oficinas	<p>Durante 2023 se ha adjudicado un contrato de servicios técnicos, dentro del cual ya están ejecutándose los trabajos para el cumplimiento de la normativa de aplicación, relativos a la elaboración de certificados energéticos para oficinas del Grupo con objeto de valorar la calificación energética obtenida y plantear medidas de eficiencia energética.</p>	100%

### L3 Descarbonización

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Electrificación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compra de electricidad 100% renovable para tracción de sus trenes (con certificado de GdO).</li> <li>Durante 2023, Renfe Mercancías siguió reforzando su estrategia corporativa de descarbonización gracias a la adquisición de nuevo material motor de tracción eléctrica más moderno, seguro y eficiente. Así, este 2023 se han puesto en servicio 12 nuevas locomotoras eléctricas de gran potencia para operar en ancho ibérico. Durante el primer trimestre de 2023, se han adjudicado al contrato de suministro otras 12 locomotoras más con opción de un suministro adicional de 6 locomotoras extra.</li> </ul>	<p>100%</p> <p>80%</p>
Energías renovables	<p>El Grupo Renfe cuenta con un plan de implantación de instalaciones fotovoltaicas para autoconsumo de energía eléctrica de tracción.</p> <p>Actualmente, se plantea una planta piloto de 20MW en Valladolid a partir de la que se lanzará</p>	100%

	<p>un proyecto global de hasta 34 plantas fotovoltaicas en toda España.</p> <p>Renfe Fabricación y Mantenimiento continúa desarrollando su proyecto de inversión en instalaciones fotovoltaicas en las principales 14 bases de mantenimiento.</p> <p>Desde Renfe Fabricación y Mantenimiento se continúan los trabajos para la definición de la licitación para la implantación de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en bases de mantenimiento repartidas por el territorio nacional</p>	<p>100%</p> <p>35%</p>
Sustitución de combustibles e hibridación	<p>La descarbonización de la tracción de los trenes de Renfe es un claro objetivo de la empresa. Para ello, se continúa trabajando en proyectos de innovación para la sustitución progresiva del diésel por combustibles limpios. Las principales líneas de trabajo son la utilización de hidrógeno verde y gas natural licuado (GNL) así como la hibridación con baterías y la propulsión eléctrica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prototipo S526 autopropulsado con biogás de viajeros.</li> <li>Prototipo RailNG CEF 2016 sobre locomotora S31600.</li> <li>Proyecto FCH2RAIL sobre unidad CIVIA, con la colaboración de CAF, Toyota y Adif, entre otros.</li> <li>Tren BIMODO sobre autopropulsado en ancho métrico, con la participación de empresas como Renfe Operadora, Renfe Viajeros, Enagás, Segula, H2 Vector y Táctica Tic</li> </ul>	15%

	<p>Durante los meses de verano-otoño de 2023, Renfe Mercancías, en colaboración con Cepsa y Maersk, ha llevado a cabo con éxito el proyecto piloto de utilización de combustible HVO (diésel renovable) para completar 100 trayectos entre Algeciras y Córdoba, tramo sin electrificar.</p>	100%
	<p>Climatización en Renfe Fabricación y Mantenimiento: sustitución de calderas de gasoil por Gas Natural y aeroterminia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2021 se sustituyeron las calefacciones de la BMI de Villaverde; en 2022 las de Cerro Negro diésel y Tarragona; durante 2023, se ha adjudicado y sustituido la de San Andrés Condal.</li> </ul>	25%

#### L4 Cultura

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Grupos de interés externos	<p>En el año 2023, se consiguió la certificación 'Carbono Neutro' de AENOR para los trenes eléctricos de Renfe de viajeros y mercancías. El desarrollo de esta iniciativa, impulsada de manera conjunta por ambas sociedades, garantiza con transparencia que los servicios prestados mediante trenes eléctricos no producen emisiones directas ni indirectas en origen, al emplear energía 100% renovable y contar con técnicas para reducir el consumo y mejorar la eficiencia en el uso de la energía eléctrica de tracción.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Certificados de emisiones de carbono para clientes de Mercancías.</li> </ul>	75%

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva estrategia de comunicación en carbono para Viajeros.</li> <li>Planteamiento del alcance 3 en Renfe.</li> <li>Evaluación y propuestas para el fomento del uso de la bicicleta en conexión con los servicios de Obligaciones de Servicio Público de Renfe Viajeros.</li> <li>Información a grupos de interés externos sobre la ventaja competitiva estratégica de la energía renovable en el Grupo Renfe.</li> <li>Durante 2023 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.).</li> </ul>	
Grupos de interés internos	<p>Trabajadores, Relación Legal de los Trabajadores, responsables ambientales y energéticos, clientes, negocios, Alta Dirección.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planteamiento del alcance 3 en Renfe.</li> <li>Formación profesional para la conducción eficiente.</li> <li>Información a grupos de interés internos sobre la ventaja competitiva estratégica de la energía renovable en el Grupo Renfe.</li> </ul>	70%

## Consumos energéticos en tracción. Intensidad Energética

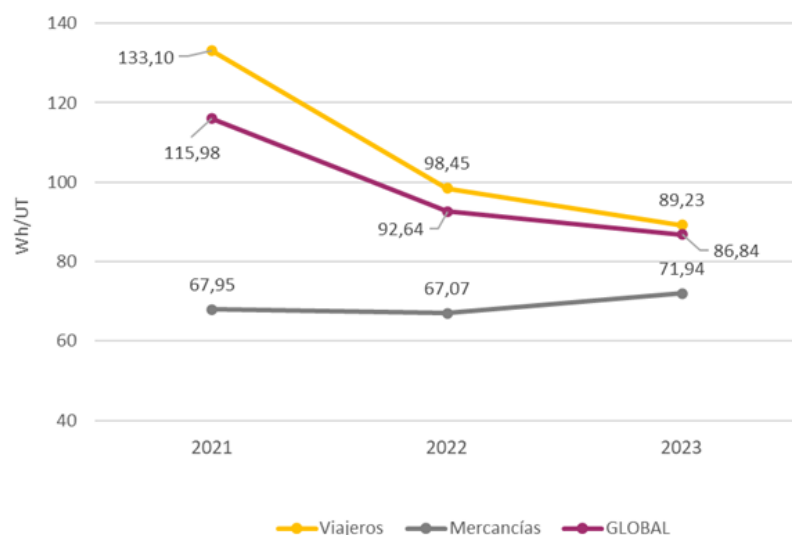
	2021			2022			2023		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Millones de litros diésel	35,04	17,73	52,77	35,95	17,08	53,03	37,91	13,28	51,19
GWh diésel	349,41	176,79	526,20	358,54	170,30	528,84	378,01	132,45	510,46
GWh tracción eléctrica	1.754,94	206,34	1.961,28	2.023,35	198,14	2.221,50	2.059,54	182,90	2.242,43
GWh total	2.104,35	383,13	2.487,48	2.381,90	368,44	2.750,34	2.437,55	315,35	2.752,89
Millones de Unidades Transportadas	15.810,00	5.638,30	21.448,30	24.195,00	5.493,20	29.688,20	27.318,00	4.383,27	31.701,27
Intensidad energética de tracción Wh/UT	133,10	67,95	115,98	98,45	67,07	92,64	89,23	71,94	86,84

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 conversión de litros de diésel a GWh extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

N.B. Una vez superado el impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas, con ligera afección residual en 2021, la evolución de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada es favorable, recuperando valores inferiores pre-pandemia.

Intensidad energética de tracción



## Consumos energéticos en Fabricación y Mantenimiento

	2022	2023
Millones de litros diésel	1,41	1,46
GWh diésel	13,98	14,42
GWh consumo electricidad	31,39	36,01
GWh gas natural	32,61	26,00
GWh propano	3,69	5,71
GWh total	81,67	82,14

La energía consumida para usos distintos de tracción (UDT) del Grupo Renfe es minoritaria, puesto que su objeto social es la prestación de servicios de transporte tanto de viajeros como de mercancías como operador ferroviario, siendo su mayor consumo energético debido a la tracción de sus trenes.

Teniendo en cuenta que el consumo eléctrico total del Grupo ascendió a 2.370,47 GWh en 2023, únicamente un 5,40% se debió al consumo eléctrico para UDT, que fue de 128,04 GWh.

En 2023, Renfe consiguió reforzar, tras un período de crisis, inicialmente debido a la COVID-19 y posteriormente a la gran crisis energética reciente, su estrategia de gestión y eficiencia energética consolidando valores de intensidad energética en decrecimiento. En este último año, se ha alcanzado un nuevo mínimo histórico de 86,84 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente, siguen las mismas tendencias, con un pequeño repunte de Renfe Mercancías. Este pequeño incremento se debe a que, a pesar de haber consumido menor cantidad de energía durante este 2023, ha reducido en mayor proporción sus unidades transportadas.

El Grupo Renfe está comprometido a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> 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. En 2023, el 81,5 % de su energía procedió de fuentes renovables.



## Emisiones de gases de efecto invernadero. Intensidad de Carbono

	2021			2022			2023		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Miles de Tm. de CO <sub>2</sub> debidos a electricidad (emisiones indirectas)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)
Miles de Tm. CO <sub>2</sub> debidos a diésel (emisiones directas)	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59	101,22	35,46	136,68
Miles de Tm. de CO <sub>2</sub> total	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59	101,22	35,46	136,68
Intensidad de carbono de tracción (g CO <sub>2</sub> /UT)	5,92	8,40	6,57	3,97	8,30	4,77	3,71	8,09	4,31
Reducción sobre base 100 en 1990 (%)			-86,6			-89,3			-90,4

(\*) 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.

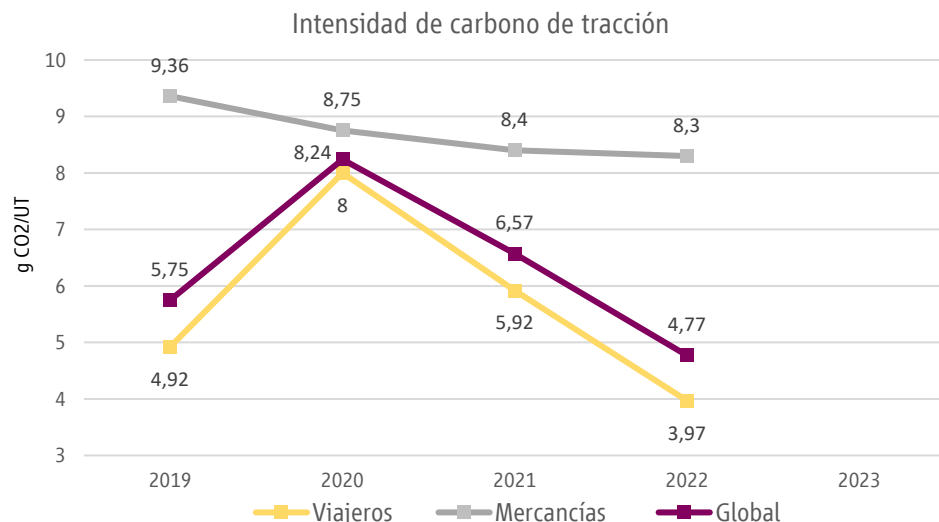
(\*\*) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada.

	2022	2023 (*)
Miles de Tm. de CO <sub>2</sub> debidos a gases refrigerantes (emisiones directas)	14,51	11,53

(\*) Valor estimado

## Otras emisiones UDT asociadas a los centros de Fabricación y Mantenimiento

	2022	2023 (*)
Miles de Tm. de CO <sub>2</sub> debidos a gas natural	5,94	4,73
Miles de Tm. CO <sub>2</sub> debidos a propano (emisiones directas)	0,82	1,27
Miles de Tm. de CO <sub>2</sub> debidos a diésel (emisiones directas)	3,85	3,97
Miles de Tm. de CO <sub>2</sub> debidos a electricidad (emisiones indirectas)	8,57	9,83
Total Miles de Tm. de CO <sub>2</sub>	19,17	19,80



(\*) 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 2023, el Grupo Renfe generó 4,31 gr. CO<sub>2</sub> (eq) por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de la historia de Renfe con una reducción del 90,4% 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.

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

Reducción sobre base 100 en 1990

90,4 %

(\*) 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.

## Auditoría energética

Según las conclusiones de la auditoría energética realizadas recientemente por Renfe, las acciones prioritarias en materia energética de interés para el Grupo son las siguientes:

- Análisis y gestión de los datos energéticos disponibles para mejorar la eficiencia energética.
- Equipos de medición de energía de tracción para facturación según consumo. Aprovechamiento inmediato de los equipos disponibles.
- Frenado regenerativo en corriente continua. Propuesta de convenio al Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE).
- Sistemas de apoyo a la conducción eficiente, incluyendo formación y concienciación de maquinistas y mandos intermedios.
- Sistemas automáticos de parada de motores (vehículos estacionados).
- Empleo de aditivos para optimizar la eficiencia energética y/o impacto ambiental del consumo de combustibles fósiles.
- Implantación de instalaciones fotovoltaicas para la producción de energía eléctrica de tracción en régimen de autoconsumo.
- Análisis de posibles acuerdos tipo PPA (*Power Purchase Agreement*).
- Otros usos energéticos distintos a la tracción: acciones de sustitución por tecnología eficiente, sistemas de regulación y control de iluminación, climatización, y otros equipos consumidores de energía (ascensores, rampas eléctricas, escaleras mecánicas, etc.).

## Energía fotovoltaica para la tracción de trenes

Renfe está trabajando en el diseño y desarrollo de un proyecto para la construcción de una planta fotovoltaica piloto para el suministro de energía de tracción a los trenes. El proyecto está enfocado al modelo de autoconsumo, con generación de excedentes energéticos que Renfe venderá al mercado.

Renfe persigue, con el desarrollo de este proyecto, lograr una mayor independencia en el suministro eléctrico, incrementar la producción de energía renovable e impulsar de forma proactiva la sostenibilidad medioambiental de los trenes de tracción eléctrica tanto de viajeros como de mercancías que opera la compañía. Estos servicios ya consumen energía procedente 100% de fuentes renovables y con un impacto de cero emisiones certificado por AENOR.

El proyecto, pionero en España, contempla el diseño y desarrollo de una planta piloto que servirá, en primera instancia, de banco de pruebas y calibrado de parametrizaciones, entre otras funciones. Durante esta prueba inicial se analizará el nivel de autoconsumo real obtenido; las proyecciones indican que podría ser elevado al producirse una importante coincidencia entre las

curvas de generación de energía de la planta fotovoltaica y la curva de consumo de la energía de tracción por parte de la flota de Renfe. El proyecto contempla, adicionalmente, la venta del excedente al mercado eléctrico, lo que asegura la generación de una fuente de ingresos adicional para la compañía.

Para la elaboración del proyecto, Renfe ha contratado a Magtel, empresa española referente en diseño, construcción y desarrollo de proyectos que generan valor para el progreso sostenible y tecnológico. Esta compañía será la encargada de los trabajos de investigación, planificación, ingeniería, montaje y puesta en funcionamiento de esta planta fotovoltaica piloto.

La planta piloto estará ubicada en la localidad de Olmedo (Valladolid), en unos terrenos de 35 hectáreas de superficie, cercanos a la subestación de energía eléctrica de Adif que alimenta el corredor norte de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte de España.

La duración inicial del proyecto se estima en unos 5 años, durante los cuales Renfe asumirá toda la inversión necesaria para su ejecución, que será de 26,8 millones de euros. Con esta planta, Renfe se dotará de una instalación de generación de energía eléctrica para autoconsumo con una potencia de unos 20 MW.

La planta piloto de Olmedo es la primera de un gran proyecto global de Renfe, que supondría la construcción de 34 plantas fotovoltaicas en toda España, con una potencia instalada de 400MW y una inversión global estimada de 350 millones de euros. El proyecto global contempla también el diseño, fabricación e instalación de sistemas de almacenamiento que contribuirán a que el autoconsumo de estas plantas se incremente. Dado lo incipiente de los sistemas de almacenamiento, la planta piloto permitirá el estudio y análisis del funcionamiento de estos sistemas.

### Instalaciones fotovoltaicas en las principales bases de mantenimiento

Renfe continúa trabajando en su proyecto de inversión de instalaciones fotovoltaicas para autoconsumo sin excedentes de energía en sus principales bases de mantenimiento, con objeto de optimizar su consumo eléctrico mediante sus 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.

Dentro de este proyecto de inversión se han planteado diferentes lotes:

Lote 1: Complejo Fuencarral, Complejo Santa Catalina, BMI Villaverde y BM La Sagra (Toledo).

Lote 2: NBMI Valladolid, BM Salamanca Motor, BM Balmaseda (Bizkaia), BM El Berrón (Asturias) y BM Miranda Motor (Burgos).

Lote 3: BM Zaragoza, BM Barcelona Can Tunis AV, BM Buñol (Valencia), BMI Málaga y BM Málaga AV.

Durante 2023, se adjudicaron tanto el lote 1 como el lote 3, ambos en ejecución, mientras que el lote 2 se encuentra pendiente de adjudicación.

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 MWh/año de energía, lo que equivale a un consumo de más de 4.500 hogares/año.

### Combustible renovable en trenes de mercancías

Durante 2023, Renfe Mercancías, en colaboración con Cepsa y Maersk, han completado con éxito la primera prueba en España de combustibles renovables en el transporte ferroviario. A lo largo de 15 semanas, las locomotoras de Renfe han empleado más de 130 toneladas de HVO (diésel renovable procedente de aceites vegetales usados) para completar 100 trayectos entre Algeciras y Córdoba, tramo del corredor que une Algeciras y Madrid que no está electrificado. Esto, sumado al uso de energía renovable en el resto del itinerario, ha permitido transportar de manera sostenible más de 4.700 contenedores (TEU) y evitar la emisión de cerca de 500 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Este biocombustible de segunda generación, que ha sustituido al diésel convencional utilizado en las locomotoras de Renfe, ha sido producido a partir de aceites usados de cocina. Este combustible renovable puede usarse en los motores sin necesidad de modificaciones y, durante todo su ciclo de vida, reduce hasta en un 90 % las emisiones de CO<sub>2</sub>, en comparación con los combustibles tradicionales. Además, los biocombustibles de segunda generación fomentan la economía circular al utilizar para su producción residuos que, de otro modo, terminarían en vertederos.

Renfe Mercancías, operador líder en movilidad sostenible, continúa reforzando su estrategia corporativa en una apuesta clara por liderar la descarbonización del transporte. Durante el año pasado, prácticamente el 80% del total del tráfico realizado por la compañía fue efectuado por locomotoras eléctricas 'CeroCO<sub>2</sub>' impulsadas mediante energía renovable. Esta proporción se está incrementando gracias a la adquisición de nuevo material motor de tracción eléctrica más moderno, seguro y eficiente.

La puesta en marcha de este ensayo con biocombustible permitirá explorar alternativas sostenibles para el transporte ferroviario por líneas sin electrificar.

## 8.5. Renfe y los ODS

El Grupo Renfe forma parte de la agrupación de empresas públicas que firmó en 2021 el 'Convenio Marco de Colaboración para el cumplimiento de la Agenda 2030', perteneciente a la Secretaría de Estado para la Agenda 2030. Renfe mantiene un fuerte compromiso en el logro de las metas marcadas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) por lo que anualmente implementa acciones para su consecución.

### ODS directos



#### ODS 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONOMICO

**Edad y contratación.** En 2023, el Grupo Renfe realizó 1.250 contrataciones de personas lo que derivó directamente en una reducción de la edad media de la plantilla. Por otro lado, la Sociedad de Renfe Proyectos Internacionales ha comenzado su actividad para el establecimiento de nuevos negocios de operaciones ferroviarias, servicios comerciales y transporte de mercancías en otros países.



#### ODS 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

**TrenLab Friends.** Es un encuentro entre profesionales de Renfe con ponentes externos para poner en valor la innovación y desarrollar nuevas habilidades de la plantilla. Durante este ejercicio presentó la primera edición.

**Datathon interno.** En su primera sesión, el objetivo fue potenciar el valor y uso de la gestión del dato en la toma de decisiones estratégicas.



#### ODS 11 CUIDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

**Abonos gratuitos.** Un año más, Renfe, junto al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, expidió abonos gratuitos para los servicios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia, y bonificó en un 50% los servicios de Avant. El objetivo es potenciar los viajes en tren.

**Inversión en nuevos vehículos.** La organización se encuentra en un proceso de modernización de su flota de trenes de alta velocidad y mercancías con una financiación de 225 millones de euros, para contribuir directamente con la sostenibilidad del transporte en España.



#### ODS 13 ACCIÓN POR EL CLIMA

**Emisiones Cero.** Renfe mitiga los efectos del cambio climático mediante el aumento de sus servicios de emisiones cero. En el 2023, la empresa inauguró la línea de alta velocidad que conecta Madrid con Asturias, e inició el servicio con los trenes Avlo en las líneas Madrid-Andalucía y Madrid-Alicante.

Por otro lado, Renfe Mercancías firmó este año un acuerdo de colaboración con Adif y el Puerto de Huelva para la puesta en marcha de la Autopista Ferroviaria entre Huelva y Madrid; y puso en funcionamiento sus nuevas locomotoras de tracción 'Cero CO<sub>2</sub>'.

**Prevención de incendios.** La empresa ha instalado sistemas digitales en estaciones que permiten una detección temprana del fuego.

### ODS indirectos



#### ODS 3 SALUD Y BIENESTAR

**Autoprotección y Gestión de Emergencias.** Se celebra una nueva edición del curso de Autoprotección y Gestión de Emergencias, en colaboración con Adif y la Escuela Nacional de Protección Civil, dirigido a profesionales de servicios públicos que intervienen en emergencias ferroviarias (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Unidad Militar de Emergencias, el cuerpo de bomberos y la Agencia de Seguridad y Emergencias 112). Asimismo, se realizó un curso autoprotección con bomberos de nuevo ingreso. Por otra parte, se han realizado varios simulacros de emergencias en estaciones y túneles.



#### ODS 4 EDUCACIÓN DE CALIDAD

**Inversión en formación.** Para crecer y potenciar la formación de su plantilla, se invirtió 2,46 millones de euros en la creación de contenidos digitales formativos para el campus virtual con

una duración de tres años. También se amplió el programa de cursos de experiencia cliente, autoprotección y otros específicos del sector ferroviario.

En formación internacional, Renfe formó a los futuros maquinistas del Tren Maya en el campus de Málaga.



### ODS 5 IGUALDAD DE GÉNERO

**Talleres de género.** Renfe divulgó y sensibilizó el concepto de igualdad mediante la presentación de talleres de género a su plantilla: 'Liderazgo incluyente' y 'Beneficios de la igualdad en las organizaciones'.

**Visibilizar a la mujer.** Incrementó la presencia de la mujer dentro de la organización a través del premio 'Ferroviaria del Año', y encuentros para dar voz a las profesionales ferroviarias. Durante este año, la empresa se ha adherido al código EJE&CON, mediante la firma del Manifiesto 'Millas por la Igualdad', con el objetivo de potenciar la participación de la mujer en la Alta Dirección. También se ha puesto en marcha el Programa de Mentoring en Igualdad entre las empleadas de la empresa.



### ODS 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE

**Plantas fotovoltaicas.** El Grupo aplica la mejora continua en sus instalaciones. Por esa razón, ha comenzado un proyecto piloto para la instalación de plantas fotovoltaicas en las bases de mantenimiento de Olmedo (Valladolid) con el objetivo de autoabastecerse de energía eléctrica solar.



### ODS 10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

**Accesibilidad.** Este año, Renfe convoca la III Semana de la Accesibilidad para concienciar a la plantilla y renovar acuerdos para apoyar a las personas con discapacidad en su movilidad por trenes y estaciones. Asimismo, tras 15 años de colaboración con la organización Fiapas, se ha ratificado el compromiso en continuar mejorando la accesibilidad de personas con discapacidad auditiva.

**Exclusión social.** Renfe participa con el Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil en el transporte de jóvenes en riesgo de exclusión social, desde Málaga hasta Zaragoza, donde tuvo lugar el acto de presentación de cortometrajes del Festival Internacional de Cine de San Sebastián.



### ODS 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

**Impresión 3D.** A principios de 2023, Renfe Fabricación y Mantenimiento, junto a Aitiip Centro Tecnológico, puso en marcha un servicio integral avanzado de fabricación aditiva o impresión 3D que permite producir piezas específicas para la flota de trenes, pudiendo mejorar el diseño y la calidad de los materiales.

**Robotización y automatización.** El Grupo Renfe ejecuta el proyecto 'Automáticamente', dentro del programa 'Robotización y automatización de procesos' (RPA), que ha conseguido actualizar los procesos internos de los Centros de Competencia Digitales, así como marcar las pautas sobre Inteligencia Artificial, Interact (colaboración humano-robot) y la Minería de Procesos dentro de la organización.



### ODS 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

**Responsabilidad y sostenibilidad.** El Grupo Renfe se encuentra inmerso en una transformación hacia la sostenibilidad y responsabilidad empresarial. En esta línea, la empresa presentó varias sesiones destinadas a concienciar a la plantilla y la Alta Dirección: 'Gestión del Riesgo Empresarial como ventaja competitiva' y 'Nuevo paradigma de Sostenibilidad empresarial y financiera con criterios ESG'.



### ODS 17 ALIANZAS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

**Cooperación.** Renfe, como empresa pública responsable, mantiene un valor cooperativo con otras organizaciones. Durante este año: divulgó una campaña interna para recoger donaciones por el terremoto de Marruecos así como para la catástrofe de Siria y Turquía, prorrogó el acuerdo de colaboración con el Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil, participó en la Gran Recogida de Alimentos bajo el lema 'Alimenta una vida mejor', facilitó el acceso de los autobuses de extracción de sangre de la Cruz Roja a las dependencias de Renfe para facilitar la colaboración

a los empleados, y, también renovó el acuerdo con Nestlé-Purina para permitir el viaje de mascotas grandes en los trenes AVE.

## 8.6. Rail Sustainability Index (RSi)

Rail Sustainability Index ha sido elaborado 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 del Desarrollo Sostenible (ODS), de la Organización de las Naciones Unidas, 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. Definió los objetivos con mayor contribución por parte del ferrocarril, los siguientes ODS directos:

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

La metodología empleada está avalada por el Banco Mundial, y se vincula con el actual Folleto 330 de UIC denominado 'Indicadores para informes ambientales'. En un próximo futuro, se alineará con el contenido de las Directrices voluntarias para la sostenibilidad de UIC (IRS 30330) actualmente en desarrollo.

Para Renfe, el resultado en 2023 ha sido un notable alto, con una puntuación del 7,99 sobre 10, habiendo quedado en el segundo escalón de excelencia en Gestión de la Sostenibilidad (Score B: MANAGER). La media sectorial correspondiente a las 35 empresas ferroviarias de todo el mundo que participan en RSi es de un 4,46.

Renfe ha sido calificada con la máxima puntuación en los ODS 7, 9, y 11 y cuenta con una gestión notable de los ODS 8 y 13.

Aunque en todos los casos, Renfe ha estado por encima de la media sectorial, tiene posibilidad de mejorar en la gestión correspondiente a los ODS 5 y 12. También tiene recorrido en lo relativo a Finanzas Sostenibles, donde una tercera parte de las empresas encuestadas ya tienen herramientas de estas características (Bonos Verdes).

RSi aporta una imagen instantánea del estado de la Gestión de la Sostenibilidad. Mediante la comparación y la autoevaluación, permite diseñar una hoja de ruta de mejora de esta gestión, particularizada por ODS. En el caso de Renfe, RSi nos indica que hay que focalizar nuestros esfuerzos en la promoción de la función directiva entre las mujeres y en la gestión ambiental.



## 8.7. Contribución a la sociedad

### 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
737,1 M€ Salarios	15.872 Empleados	86,84 Wh/UT Intensidad energética-eficiencia energética
6,6 M€ Impuestos	14.403 Empleos indirectos	4,31 gr.CO <sub>2</sub> /UT Huella de carbono
213,2 M€ IRPF y Seguridad Social pagado por empleados	8,62 M€ Formación	90,4 % Reducción huella de carbono de Renfe Viajeros, respecto a 1990
241,5 M€ Seguridad Social	66,86 Horas de formación por empleado	4,6 Mill. Tm. CO <sub>2</sub> (equivalentes) Ahorro anual de carbono, por sustitución de otros modos
1.153 M€ Cánones por uso de infraestructura y estaciones	35,71 % Mujeres en el Consejo de Administración	81,5 % de la energía consumida por nuestros trenes procede de fuentes renovables
1.531 M€ Compra de productos y servicios	95,32 % Contrato indefinido	4,2 M€ Gastos e inversiones ambientales
	4.876 Acciones preventivas de salud	99 % Porcentaje de la actividad principal (movilidad y logística) alineada con la Taxonomía
	3,9 M€ Contratación CEE	
	24,67 M€ Inversión en la comunidad	
	105,32 M€ Contribución a la comunidad	

### 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

El Plan de Accesibilidad 'Renfe con las Personas' 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 2023, la adquisición de nuevo material y la remodelación de nuestros trenes para hacerlos accesibles nos ha permitido que el 71,6% de nuestros trenes y el 72,5% de las estaciones de Cercanías con más de 750 viajeros/día sean accesibles.

### Porcentaje de trenes accesibles-Servicio comerciales por producto

	2021	2022	2023
AVE	100%	100%	100%
Larga Distancia	75,2%	75,2%	98,9%

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

	2021	2022	2023
Avant	100%	100%	100%
Media Distancia	59,9%	57,1%	61,3%
Cercanías	63,8%	62,0%	64,1%
Ancho Métrico	57,9%	61,7%	74,0%

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 2023 se dotó de itinerario accesible o itinerario accesible con paso *straily* o se mejoró la accesibilidad de las siguientes estaciones:

- Orcasitas (Madrid)
- Gandía (Valencia)
- San Fernando-Bahía Sur (Cádiz)
- Molins de Rei (Barcelona)
- Vacarisses-Torreblanca (Barcelona)
- Atocha Cercanías (Madrid)
- Ramón y Cajal (Madrid)
- Sodupe (País Vasco)
- Virxe do Mar (Galicia)
- Zaramillo (País Vasco)
- Zalla (País Vasco)
- Vilafranca del Penedés (Cataluña)
- Palacio de Congresos (Sevilla)
- Mollet Sant Fost (Barcelona)
- Fuengirola (Málaga)
- Ocata (Barcelona)
- Alpedrete-Mataespesa (Madrid)
- Orcasitas (Madrid)
- Tavernes de la Valldigna (Valencia)
- Deserter-Barakaldo (Bilbao)
- Irauregui (País Vasco)
- Balmaseda (País Vasco)
- Herrera (País Vasco)

Porcentaje de estaciones accesibles de Cercanías por tipo de estación

	2021	2022	2023
Estación > 750 viajeros /día	70,1%	72,2%	72,5%
Estación < 750 viajeros /día	52,0%	54,6%	55,8%

## Acuerdos y colaboraciones

Los acuerdos y colaboraciones con las entidades del ámbito de la discapacidad facilitan un conocimiento exacto de las necesidades específicas de las y los clientes. En este sentido, mantenemos acuerdos de colaboración con distintas entidades para abrir nuevas vías de comprensión y cooperación.

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 firmeza de que las personas son el centro.

renfe con las Personas

El viaje que Renfe realiza junto a entidades del sector de la discapacidad representa un trayecto en el que el conocimiento recíproco servirá, en definitiva, para mejorar como empresa comprometida con la sociedad aportando, 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 del Grupo con las personas y con la accesibilidad como herramienta de inclusión.

Durante 2023, hemos desarrollado por segundo año consecutivo el calendario de conmemoraciones 'Días para la Inclusión'. Coincidiendo con dicho calendario, 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. En 2023 se han conmemorado los siguientes días:

- Día internacional del síndrome de Asperger
- Día internacional del implante coclear
- Día mundial del Síndrome de Down
- Día internacional del Parkinson
- Día internacional del Perro Guía
- Día nacional de la convención internacional de los derechos de las personas con discapacidad
- Día mundial de la Esclerosis Lateral Amiotrófica (ELA)
- Día mundial del Alzheimer
- Día mundial de la Salud Mental
- Día mundial del Daño Cerebral Adquirido
- Día nacional de la Espina Bífida

Asimismo, con motivo del Día de las Personas con Discapacidad, desde el 27 de noviembre al 3 de diciembre, celebramos la III Semana de la Accesibilidad 'Juntos lo hacemos posible'. Durante esta semana se realizaron distintas acciones que fortalecen el compromiso de la compañía con la Accesibilidad. Entre ellas, cabe destacar:

- Las entrevistas realizadas a Luis Cayo, presidente del Comité Español de Representantes de Personas con discapacidad, y a Lola Fernández Ochoa, presidenta de la Fundación Blanca.
- Presentación del III Informe de seguimiento del Plan de Accesibilidad 'Renfe con las Personas' y del Glosario de 'Palabras para la inclusión'.
- La renovación de los acuerdos de colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Plena Inclusión Madrid, DINCAT (Plena Inclusión Cataluña) y la Federación Plena Inclusión para la realización de visitas a los Museos del Ferrocarril de Madrid y

Vilanova i la Geltrú que tienen como objetivo proporcionar autonomía y conocimiento del sistema de transporte por ferrocarril a las personas con discapacidad intelectual.

- Entrega de un marcapáginas en Braille con el lema 'Juntos lo hacemos posible' a los clientes en los controles de acceso de los trenes AVE y Larga Distancia con salida desde Madrid.

## 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 2023 se han vendido billetes por valor de 142 millones de euros con Tarjeta Dorada y el número de Tarjetas Doradas ascendió a 2.231.349 tarjetas, de las que 49.936 fueron emitidas a acompañantes de personas con discapacidad. La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 37.462.558 euros.

Para facilitar la renovación de la Tarjeta Dorada, los clientes podrán realizarlo 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.

## Diálogo 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

Renfe Viajeros ha formado y capacitado a numerosos profesionales de todos los ámbitos territoriales en materia de Experiencia de Cliente creando lo que se ha denominado Foros de Experiencia de Cliente (CX).

En estos foros organizados por Renfe en distintos puntos de España, la empresa mantiene reuniones con grupos de clientes de servicios públicos con la intención de desarrollar ideas de forma conjunta, iniciativas para implementar proyectos que mejoren la experiencia de viaje y satisfagan las expectativas de la mayoría de los clientes que utilizan estos servicios.

Dichos Foros CX se constituyen con una muestra representativa de clientes seleccionados al azar, y durante las sesiones de trabajo se analiza el 'pasillo del cliente' para identificar 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.

Durante 2023, Renfe realizó el I Foro de Experiencia de Cliente con los usuarios de los servicios Avant Madrid-Ciudad Real-Puertollano (15/6/2023), el II Foro y con los usuarios del servicio Avant Madrid-Toledo (29/11/2023) y el IV con los del servicio Valladolid-Segovia-Madrid (13/12/2023), con el objetivo de que la compañía conozca de primera mano las opiniones y sugerencias de los viajeros que habitualmente utilizan estos servicios de Media Distancia de Alta Velocidad.

## 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, 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 2023 se cifró en 1.927.812 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.

## Diálogo con las Administraciones

Renfe cuenta con Representantes Institucionales designados en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Comunidad

Valenciana, Extremadura, Galicia, Navarra y País Vasco, asumiendo directamente por la Gerencia de Área de Relaciones Institucionales la representatividad en las Comunidades Autónomas de Madrid, La Rioja y Aragón.

Su misión es fortalecer la interlocución y la colaboración entre Renfe y las administraciones territoriales, grupos, asociaciones y otros colectivos sociales, respecto a la prestación y mejora de los servicios en sus respectivas demarcaciones y ámbito de influencia.

## 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 planifican por parte de Organismos de diferentes Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

## Presencia de Renfe en Ferias y Congresos

Renfe participa activamente en los principales congresos y ferias de la industria turística, pero también de innovación, formación o nuevos desarrollos. Esta presencia ofrece una ventana de diálogo con nuestros grupos de interés en eventos donde se concentra una gran parte del negocio presente y futuro en España.

La cita más destacada en el mundo del turismo fue FITUR Madrid. La feria es una de las mayores referencias internacionales del turismo para los mercados receptivos y emisores a nivel mundial. Junto a FITUR, también hubo presencia en B-Travel Barcelona, el mayor evento ferial de España destinado al público viajero final. B-Travel es un gran punto de encuentro de agencias, operadores de cruceros y empresas de servicios turísticos.

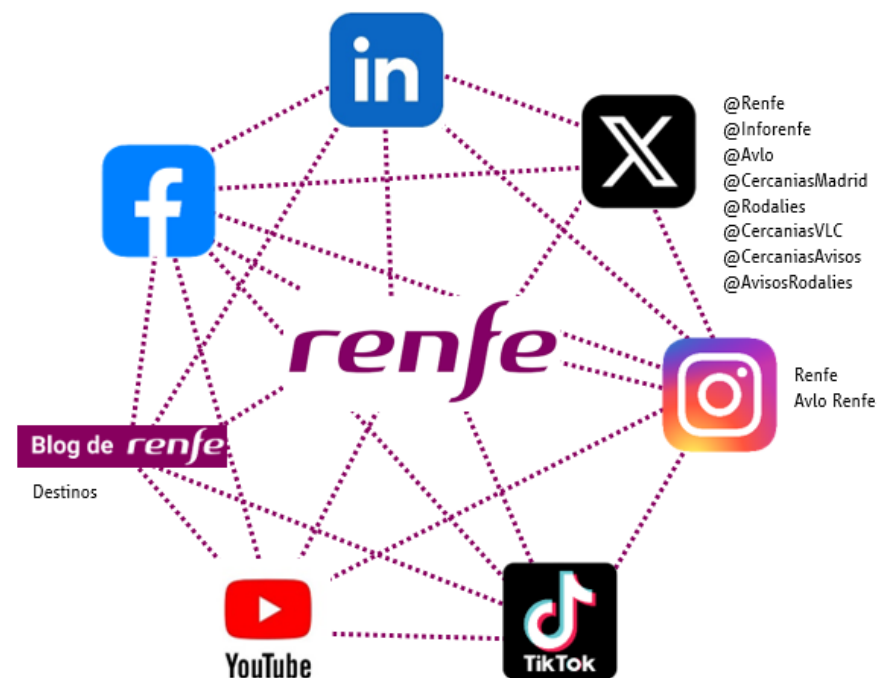
Al margen de lo puramente turístico, Renfe ha participado en eventos de sectores como el formativo-educativo (Aula y Saló de l'Ensenyament) o el de estrategia e innovación sectorial (Global Mobility Call, South Summit, Smart City Expo, Rail Live o el Congreso Internacional de la UITP en Barcelona, como las más destacadas), manteniendo una presencia activa con espacios propios (o compartidos con otras empresas públicas) en aquellas ferias de mayor interés sectorial.

## 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
- Foro del Consejo España-EE. UU.
- Cámara de Comercio Hispano-Francesa
- Real Instituto Elcano
- Asociación Española del Transporte (AET)
- Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros.

## Presencia en Redes sociales



## 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 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 2023, el Grupo de Acción ha dedicado este año a conocer las acciones más destacadas de las empresas para avanzar hacia los retos de las nuevas exigencias del reporte de sostenibilidad, así como los 'Retos y oportunidades del Scope 3 en el camino hacia el Net Zero'.

## Grupo de Acción de Empresas Públicas ODS – Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030

Renfe forma parte activa del Grupo de Trabajo del Convenio entre la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las Entidades Públicas Estatales. El objetivo de este grupo 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:

- Igualdad de género y bienestar de la plantilla
- Voluntariado, donaciones, patrocinios y formación en sostenibilidad
- Movilidad sostenible
- Buen gobierno corporativo

## Acción social

### Adhesión de Renfe a la Alianza País Pobreza Infantil Cero

El Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil del Gobierno de España y Renfe renovaron el acuerdo de colaboración por el que la compañía refrenda su adhesión al programa Alianza País Pobreza Infantil Cero.

Con la renovación de esta adhesión, Renfe se compromete a desarrollar acciones encaminadas al cumplimiento de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como realizar acciones para que se reconozcan a nivel mundial los Derechos del Niño y erradicar la pobreza infantil.

Entre otras colaboraciones, destaca el traslado de más de un centenar de niños de la Red de Música Social que se desplazaron al Palau de la Música Catalana al concierto 'Música para crecer'. Asimismo, está previsto el traslado en los trenes de Renfe de 22 jóvenes de Málaga a Zaragoza para un acto de presentación de cortometrajes del programa 'Salto del Eje' en el marco del Festival Internacional de Cine de San Sebastián.

Salto del eje es un programa de carácter estatal impulsado por el Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil y el Ministerio de Cultura, en colaboración con Federación Pantalla y enmarcado

en la iniciativa 'Cultura que transforma' con el fin de facilitar que todos los niños, niñas y adolescentes accedan y participen plenamente en cultura. El Alto Comisionado desarrolla este programa a nivel nacional de la mano de Federación Estatal de Coordinadoras de Festivales y Muestras de Cine y Contenidos Audiovisuales que aglutina a más de 180 festivales y muestras de cine.

### Renfe y la Fundación Gasol

Renfe y la Fundación Gasol han firmado un acuerdo de colaboración para promover hábitos saludables y reducir las cifras de obesidad infantil.

El convenio tiene por objeto establecer un marco de colaboración entre ambas entidades para planificar y desarrollar acciones conjuntas para impulsar hábitos de vida más saludables y reducir el exceso de peso en la infancia, que hoy en día afecta a uno de cada tres niños en España, según el Estudio Pasos 2022 de la Fundación Gasol.

En este sentido, Renfe difundirá a bordo de sus trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia, así como en sus redes sociales y web, material audiovisual para promover una alimentación saludable, la realización de actividad deportiva y física, mejorar la calidad del sueño y el bienestar emocional de niños y niñas, bajo el lema 'Renfe y la Fundación Gasol, juntos por la salud infantil'.

Entre las diferentes acciones que se llevarán a cabo, la compañía también va a realizar una campaña publicitaria a través de los reposacabezas de los trenes para fomentar una alimentación saludable y, mediante el escaneo de un código QR, los viajeros podrán acceder a un programa, desarrollado por la Fundación Gasol, para mejorar los desayunos y meriendas, dos de las comidas en las que se suelen introducir muchos de los alimentos no saludables.

### Voluntariado Corporativo

Durante el año se han realizado diversas acciones de voluntariado corporativo donde la plantilla de Renfe ha tenido la oportunidad de colaborar. Entre ellas cabe destacar: acciones con la Federación Española de Bancos de Alimentos donde los empleados pudieron participar en La Gran Recogida de Alimentos como voluntarios o mediante la donación online; donaciones por parte de la plantilla a la Cruz Roja para ayudar a la población afectada por el terremoto de Siria y Turquía en febrero, y más tarde por el que tuvo lugar en Marruecos en el mes de septiembre; mediante su participación en carreras populares como la del corazón y por la esclerosis múltiple; y sumarse a la hora del planeta de WWF.

Además, Renfe continúa colaborando con la Fundación Exit en su Proyecto de Voluntariado Corporativo Coach Exit. 18 profesionales 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 y Bilbao, acercándolos a aquellos sectores que tenían para ellos un mayor interés. 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 ayuda a mejorar la empleabilidad de personas jóvenes en riesgo de exclusión y presentando a nuestra empresa como una opción laboral de interés para ellos.

## 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 2023, Renfe ha invertido más de 3,9 millones de euros a través de diferentes licitaciones adjudicadas a los CEE.

## Concienciación y sensibilización a Clientes

Renfe desarrollado con diversas entidades del tercer sector acciones de sensibilización y concienciación entre su empleados y clientes. Durante el año, se han emitido en los soportes propios de comunicación de la empresa: videos en trenes y diseños gráficos en las máquinas de autoventa de Cercanías, Media Distancia y Alta Velocidad con el objetivo de crear una sociedad mejor y en el marco de la Responsabilidad Social Empresarial del Grupo.

Renfe también colaboró en las campañas de sensibilización y concienciación de las siguientes entidades:

- WWF, 'La hora del planeta'
- Down España, #NoSomosUnEstereotipo
- Fundación Josep Carreras, El mejor anuncio del mundo
- Fundación Española del Corazón, Carrera del Corazón
- Asociación Española de Esclerosis Múltiple (AEDEM), I Carrera solidaria en CHANCLAS por la Esclerosis Múltiple
- Asociación Española contra el Cáncer, El Rosa es Más que un Color

- Federación Española de Bancos de Alimentos, campaña 'La Gran Recogida de Alimentos', entre otros. Alimenta una vida mejor.

## Clientes Solidarios

Renfe ha mantenido los acuerdos de colaboración 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	2021	2022	2023
Aldeas infantiles		11.654	24.807	13.395
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer		26.433	60.424	32.954
Nuevo Futuro		3.739	8.669	4.925
Total		41.826	93.900	51.274

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 consigo lo que no deseen tomar 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:

- La gestión de los museos del ferrocarril de Madrid y de Cataluña, así como la puesta en valor del Palacio de Fernán Núñez, sede de la Fundación

- 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
- Gestión y recuperación del material histórico ferroviario como, por ejemplo, el Tren de la Fresa

#### Aportación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Miles euros	2021	2022	2023
Contribución global	1.642	2.040	2.100

#### Tren del Deporte Español

Renfe tiene un gran compromiso con el deporte, apoyamos y colaboramos en eventos deportivos y somos el Tren Oficial de un gran número de equipos de alto nivel. Nuestro objetivo es impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible, entre los deportistas de alto nivel para participar en competiciones deportivas en el territorio nacional, en el marco del programa 'El Tren del Deporte Español'.

Además, desde Renfe fomentamos la práctica del deporte como ayuda al bienestar de las personas en todos los sentidos. Hacer ejercicio de manera habitual aporta muchas ventajas, haciendo que mejore la forma física y mental de las personas para afrontar los retos del día a día, teniendo más energía y haciéndonos sentir más felices.

Somos la empresa líder de transporte colectivo que menos contamina, y es por ello por lo que numerosos clubes deportivos y federaciones de una gran parte de modalidades deportivas practicadas en España suscriben acuerdos de colaboración, donde eligen los servicios de Renfe para sus desplazamientos, convencidos de las bondades medioambientales de este modo de transporte.

Además, 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 dentro del territorio nacional.

En el 2023 caben destacar las siguientes acciones mediante las que Renfe se ha convertido en Tren Oficial:

- Equipo Paralímpico Español
- Federación Española de Baloncesto
- Real Federación Española de Fútbol
- Real Federación Española de Balonmano
- Federación Española de Rugby
- Finales de la Copa Davis 2023
- Playoff de la Liga Endesa, la Supercopa Endesa y la Copa del Rey de baloncesto
- Movistar Estudiantes
- Carreras Zurich Marató Barcelona y Zurich Maratón San Sebastián

En esta línea, el Grupo alcanzó un acuerdo con la Real Federación Española de Fútbol (RFEF) por el que Renfe dará nombre a la Copa de España de fútbol sala de 2024, que pasará a denominarse 'Copa de España Renfe' de fútbol sala. Asimismo, Renfe será Tren Oficial de este torneo, que se celebrará del 21 al 24 de marzo de 2024 en Cartagena.

Además, la empresa colaboró con la Fundación Blanca de Apoyo al Deportista en el documental sobre la importancia de la salud mental en el deporte, con la esquiadora Blanca Fernández-Ochoa como hilo conductor. Fue una producción conjunta por la Fundación Blanca de Apoyo al Deportista, Renfe y RTVE.

El documental tiene como objetivo conocer de la mano de estrellas del deporte de reconocido prestigio, como Carlos Sainz, Ruth Beitia, Sandra Sánchez, Almudena Cid, Jesús del Moral, Pedro García Aguado, entre muchos otros, episodios personales relacionados con la salud mental durante la carrera deportiva y las diferentes soluciones desarrolladas para solventar momentos delicados.

#### 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 ineludible 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 tomar 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.

## Proyectos culturales y educativos

### Tren de la cultura

La cultura es el motor de una sociedad, puesto que conforma todos aquellos elementos que nos hacen pertenecer a la comunidad donde hemos nacido, nos hace crecer y desarrollarnos como seres humanos, forjando nuestros propios puntos de vista sobre el entorno y adquiriendo los valores que nos definen como personas.

Por ello, Renfe tiene un firme compromiso con la promoción de la cultura, la cual acercamos a las personas a través de nuestros trenes. Nuestro objetivo es combinar los diferentes servicios que ofrecemos con los planes más señalados para disfrutar de la oferta cultural de nuestro país.

Ofrecemos más destinos turísticos que nadie para viajar a través del Tren de la Cultura de Renfe, de la forma más cómoda, rápida y fiable, junto con las mejores rutas para llegar a los diferentes espectáculos que tienen lugar en territorio nacional.

Llevamos a cabo numerosos acuerdos de colaboración con entidades de todo tipo, como los principales museos estatales, la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas o la Academia de las Artes Escénicas de España, junto con las siguientes acciones relacionadas con la literatura, el cine, la música o los museos:

- El programa 'Museos en Red. Viaja y Descubre', suscrito por Renfe y el Ministerio de Cultura, a través de la Dirección General de Bellas Artes.
- Exposiciones fotográficas en el interior de los trenes sobre Sorolla, Lola Flores, José Luis López Vázquez, Nino Bravo, Luis García Berlanga o el Tour de Francia, entre otras.
- Feria del Libro de Madrid.

- Festivales de música: Starlite en Marbella, Vive Latino en Zaragoza, Icónica en Sevilla, Tío Pepe en Jerez de la Frontera o el BIGSOUND Festival en la Ciudad de las Artes y las Ciencias de València.
- Tren Oficial de los Premios Goya 2023, Premios Talía, Festival Internacional de Cine de Huesca, etc.

### Museos en red. Viaja y descubre

El programa 'Museos en Red. Viaja y Descubre', suscrito por Renfe y el Ministerio de Cultura, a través de la Dirección General de Bellas Artes, se basa en una red de museos estatales de gran variedad y riqueza que se encuentran repartidos por todo el territorio español. Desde Renfe favorecemos las visitas a dichos museos enlazando las distintas ciudades en las que se ubican,



ofreciendo a los viajeros una experiencia que pone en valor la cultura desde el inicio del trayecto en su ciudad de origen hasta el museo estatal en cuestión, además de ventajas especiales.

Asimismo, Renfe ofrece paquetes comerciales de venta conjunta del billete de tren más la entrada al Museo, con descuentos superiores por la compra de estos packs que de manera individualizada. Existe la opción también de incluir la estancia de hotel con los paquetes completos que ofrece Renfe Viajes, para poder disfrutar de una escapada perfecta y combinar turismo de ocio en tren con la visita a un museo o exposición, como por ejemplo el Museo del Prado, entre otros.

Además, 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).

## XV Concurso fotográfico 'Acercando tu objetivo'

Cercanías de Madrid realizó la decimoquinta edición del Concurso Fotográfico 'Acercando el objetivo' con el que incentiva esta disciplina artística en distintos formatos: reportajes, publicidad, retrato, creativo, entre otros. 292 fotografías se han recibido en esta edición, resultando ganador Virgilio Hernando Vaño con su fotografía titulada 'Al otro lado del cristal'.



Desde sus inicios más de 26.000 personas han participado en este concurso. Con estas acciones, 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.

## XVII 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. En esta edición participaron 535 relatos y el relato ganador fue 'Blues' de Francisco José Martín Siguero.



A lo largo de la vida de este certamen han participado más de 27.000 relatos, obteniendo en 2023 un incremento de participación de un 21,59% respecto a 2022, lo que nos indica que goza de muy buena salud.

Renfe quiere de esta manera, involucrar a nuestros viajeros y a todos los ciudadanos a participar en este proyecto que dio comienzo en 2006, 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.

## Concurso de relatos cortos Sant Jordi

Renfe convocó la tercera edición del concurso de relatos cortos, coincidiendo con la festividad de Sant Jordi, como una acción del compromiso de la compañía con la cultura en Cataluña, y enmarcado en las actividades organizadas para la conmemoración del 175 aniversario de la llegada del ferrocarril a la Península. Por este motivo, el tema del concurso fue 'El primer viaje en tren'.



El concurso de relatos estaba abierto a todas las personas a partir de 18 años, con un máximo 200 palabras, ambientado en los trenes de Renfe Rodalies de Catalunya, en sus estaciones e instalaciones, en las líneas o trayectos de la red de Rodalies y su entorno.

El concurso se difundió, en catalán y castellano, en la web de Rodalies, en las redes sociales, así como en las pantallas de trenes de Rodalies y máquinas autoventa. En esta edición participaron 250 relatos y el relato ganador fue 'Vapor reescalfat' de Quim Font Canyelles.

## 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 medioambiente.

Cercanías Madrid presentó su nuevo catálogo 2023-2024 en septiembre, para dar a conocer las nuevas actividades programadas para este curso académico. Une su marca a la de otras instituciones y entidades privadas para desarrollar un amplio catálogo de actividades escolares estables y de calidad, que permiten a los estudiantes conocer las instalaciones de una estación, visitar las ciudades Patrimonio de la Humanidad de la Comunidad de Madrid, acercarse a la naturaleza, descubrir la historia del ferrocarril desde sus orígenes, visitar museos o asistir al teatro. El objeto de los acuerdos alcanzados con las diferentes empresas es encontrar las condiciones

económicas más ventajosas en cada caso, además de ofrecer gratuidades para los docentes. Estos productos están destinados a todos los ciclos escolares, estando estos adaptados al nivel de cada grupo visitante.

### 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 adscritos a servicios regulares para conformar trenes de jornada a destinos de especial atractivo turístico, en ocasiones con actores de teatro a bordo que dan un toque muy especial a un día ocio y cultura, es decir: turismo ferroviario.

Mención especial para los Trenes Turísticos de Lujo que dan relevancia internacional a la actividad de Renfe Viajeros.

### Trenes Turísticos de Lujo

Los trenes Turísticos de Lujo que Renfe explota en la actualidad son herencia de la antigua FEVE, empresa que Renfe absorbió en 2013.

Estos trenes de Lujo están a la cabeza mundial del Turismo de Lujo ferroviario, transportando a más de 3.000 pasajeros al año en viajes de 6 a 8 días, con más de 21.000 pernoctaciones anuales a bordo. Sus clientes provienen en un 30% del mercado nacional y un 70% del mercado internacional. De esta manera, se pone en valor turístico las zonas de 'La España Verde' (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco), Castilla y León y Andalucía, principalmente.

En 1983 nace el primer tren turístico español, El Transcantábrico, que, tras un largo periodo de adaptación y consolidación en el mercado, llega a conseguir índices de ocupación del 100% con lista de espera. Esto hace que se construya en el año 2000 un hermano gemelo, que pasará a denominarse El Transcantábrico Clásico y que hoy en día es el denominado Costa Verde Express.



### El Transcantábrico Gran Lujo

Las exigencias de los clientes y la evolución del mercado de lujo hacen que, tras un minucioso estudio, se opte por una reforma integral de El Transcantábrico, creando así uno de los trenes más lujosos del mundo: El Transcantábrico Gran Lujo, que comienza a funcionar en 2011 con excelentes resultados. El tren consta de 14 suites dobles con posibilidad de uso en triple, un salón de té panorámico, un coche bar, salón restaurante y coche Pub. Así mismo, dispone de un coche cocina y almacén. La capacidad máxima del tren es de 30 personas, convirtiéndolo en un tren muy exclusivo. La ruta que realiza es de San Sebastián a Santiago de Compostela en un viaje de 8 días. Sus habitaciones son auténticas suites, con cuarto de baño completo, cama de matrimonio o individual y un pequeño salón. En 2011 diversas asociaciones turísticas y medios de comunicación lo catalogan como el tren más lujoso del mundo. Realiza al año una media de 33 viajes y su coste ronda los 18.000 €/Suite. Su índice de ocupación se sitúa en el 100%.



## Costa Verde Express

El otro Tren Transcantábrico, El Transcantábrico Clásico, continúa con la misma estructura y viaje que desde el año 2000, cuando se creó. En 2019 el tren pasa a denominarse Costa Verde Express. Este servicio consta de habitaciones con cama de matrimonio pequeñas y cuarto de baño completo, en total 24 suites dobles para un máximo de 46 personas. Dispone de dos coches restaurante, coche cafetería y salón Pub, además de un coche cocina/almacén. Realiza viajes de 6 días desde Bilbao a Santiago de Compostela y viceversa. Realiza al año una media de 25 viajes y su coste ronda los 9.000 €/Suite. Su índice de ocupación se sitúa en el 80%. Este tren lleva, desde su construcción en el año 2000, sin una renovación integral siendo necesaria para su continuidad en el mercado actual.



## Tren Al Ándalus

En el año 1985 Renfe construye el Al Ándalus Expreso, que es explotado por IBERRAIL (consorcio compuesto por Renfe, FEVE y MARSANS). A partir del año 2000 el tren entra en crisis, lo que finaliza con el tren estacionado en Sevilla en 2005. En el año 2011, FEVE compra a Renfe el tren, que se encuentra en un total estado de abandono. Se traslada a Asturias y es reformado, redecorado y puesto nuevamente en el mercado.



En 2012, el Tren Al Ándalus renace de sus cenizas y comienza a realizar viajes por Andalucía de 7 días en un circuito por Sevilla, Jerez, Cádiz, Córdoba, Úbeda, Baeza, Ronda, Granada y Málaga. Este es un tren amplio, con 12 habitaciones en dos de sus coches cama que mantienen su diseño original y 20 Suites en otros cinco coches, todas ellas con cuarto de baño completo, para un total de 64 pasajeros. Además, dispone de un salón de Té/Recepción, un coche Bar/Pub, dos coches restaurante y una cocina/almacén. Realiza al año una media de 26 viajes, con un precio en la Suite Deluxe de 13.400 € y en la habitación Gran Clase de 11.200. Su índice de ocupación se sitúa en el 92%.

## El Expreso de La Robla

El Expreso de La Robla se construye en 2009 por FEVE en Asturias. Inicia sus viajes en 2010 como tren escuela que imparte cursos de la UE sobre intermodalidad portuaria. Una vez finalizado este periodo de cursos, pasa a destinarse en exclusiva al Turismo, realizando principalmente recorridos entre Bilbao y León y Bilbao, y Oviedo de 4 días de duración. Llega a realizar más de 50 viajes anuales con plena ocupación. Su coste medio se sitúa en 2.200 €/compartimento. El expreso de La Robla dispone de 2 salones sociales y un coche cafetería. Sus siete coches cama dan cabida a 28 compartimentos de literas (similares a los antiguos coches cama de Wagons-Lits), pero todos ellos con cuarto de baño privado, para un máximo de 54 pasajeros.



## Otros trenes turísticos



## Trenes Turísticos Castilla-La Mancha

En 2023, Renfe, en colaboración con Turismo de Castilla-La Mancha, puso en marcha 6 rutas a 6 destinos de especial interés para la Comunidad. Los destinos fueron Cuenca, Talavera de la Reina, Albacete, Almadén, Guadalajara y Alcázar de San Juan. Para el 2024, se han programado un total de 12 rutas con dos salidas para cada una de ellas. El éxito del pasado 2023 ha sido determinante para que la Comunidad y Renfe hayan sumado nuevamente esfuerzos para consolidar un proyecto de largo recorrido en los próximos años.

## Trenes Turísticos Galicia y Asturias

Los Trenes Turísticos de Galicia son fruto de la colaboración con la Xunta de Galicia y el Instituto Orensano de Desarrollo Económico (INORDE). Esta oferta propone 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 pasado 2023, se puso en marcha el proyecto 'Trenes Turísticos Barcelona' con 3 salidas y con la voluntad de replicar el proyecto con un incremento de rutas y viajes para el 2024. Siguen las apuestas ya consolidadas de destinos como Sigüenza y Campo de Criptana, con 6 y 12 viajes, respectivamente, este año.

Se está trabajando en la concreción de diversas rutas en el territorio de Extremadura, Andalucía, León, Girona y Tarragona.

## 8.8. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético

### 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 también está previsto en la cláusula 18ª del III Convenio Colectivo de aplicación, se encuentra publicado tanto en la página web de la compañía, como en la intranet de Grupo Renfe (Interesa), resultando accesible para todos los grupos de interés.

El compromiso del Grupo Renfe con el favorecimiento de la cultura 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.

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

Sin perjuicio de la formación continua impartida durante el año 2023, el área de Compliance del Grupo Renfe ha diseñado un novedoso Sistema de Ética que será implementado durante el año 2024, y contiene, entre otras, las siguientes mejoras:

- Nueva regulación sobre el Sistema interno de información (Canal Ético), contemplando todas las novedades legislativas, así como una nueva plataforma del Canal Ético como medio de recepción de comunicaciones, (denuncias, consultas, etc.), abandonando el antiguo sistema que utilizaba el buzón de correo electrónico ([codigoetico@renfe.es](mailto:codigoetico@renfe.es)).

- Definición de un nuevo Programa de formación que contenga todas las novedades acerca de las nuevas obligaciones de ética y Compliance, que permita formar e informar a todos los empleados.
- Actualización del Código Ético mediante una nueva redacción que se adapte a la nueva normativa aprobada, así como a la realidad del Grupo Renfe.

## Canal Ético

Uno de los elementos esenciales del Modelo de Compliance del Grupo Renfe es establecer mecanismos de comunicación, tanto internos como externos, 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 la materialización de irregularidades y/o la comisión de delitos. Para ello, la organización cuenta con un Canal Ético.

Todos los profesionales que tengan indicios razonables de la comisión de un hecho de esta naturaleza deben comunicarlo a través de este canal.

Actualmente, el Canal Ético es accesible a través del buzón ([codigoetico@renfe.es](mailto:codigoetico@renfe.es)). Dicho Canal es un mecanismo puesto a disposición de la plantilla del Grupo Renfe, y también a los diferentes grupos de interés.

Su alcance comprende, además, la recepción 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 comunicaciones 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.

En mayo se aprobó el Informe anual sobre el grado de cumplimiento del Código Ético 2023 y, durante las sesiones celebradas en junio con los diferentes Consejos de Administración de las sociedades del Grupo, los consejeros tomaron también conocimiento de este.

En lo que respecta a las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético durante el ejercicio 2023, se han contabilizado un total de 79.

Asimismo, como resultado de la actividad del Canal Ético, no se ha tenido constancia, ni corroborado, ningún caso de corrupción, ni vulneración de derechos humanos en el ejercicio. De igual forma, ni Grupo Renfe ni ninguno de sus consejeros, ha sido objeto de ninguna investigación penal, tampoco ha habido condenas de sentencia firme por delitos de corrupción o que atenten contra los derechos humanos.

## 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.
- Está 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



## El Sistema de Cumplimiento Normativo

El 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, Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance como órgano 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.

En este sentido, durante el ejercicio 2023, la actividad principal de la función de Compliance se centró en actualizar el diseño de todo el nuevo Sistema de Ética, a raíz de la nueva Ley 2/2023 de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

Asimismo, también se ha trabajado en la implantación de las recomendaciones emitidas por el experto externo como resultado de la verificación realizada en 2022, que contribuyen a la mejora del Modelo de Compliance.

Por otro lado, el soporte en la gestión de los proyectos financiados con fondos europeos también es fundamental para contribuir al cumplimiento de las obligaciones. En concreto, el área de Compliance ha impulsado la implementación de procedimientos en materia de gestión de conflictos de intereses, que permiten crear un entorno de control reforzado.

### 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, 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 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 (PRTR). Grupo Renfe cuenta con un 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 PRTR, 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 PPTR.
- 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. De igual forma se han reforzado los análisis de Compliance realizados sobre los diferentes proyectos.
- 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 con la Dirección de Formación del Grupo Renfe, establece las necesidades anuales específicas de formación y comunicación en materia de Compliance, para el Grupo Renfe. Estas necesidades son identificadas teniendo en cuenta las novedades normativas y posibles requerimientos de formación, aquellas áreas donde se ha identificado un nivel de riesgo más alto, o las modificaciones internas producidas:

- Plan de Formación en materia de Compliance para toda la organización 2020-2023. A lo largo del ejercicio 2023 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 por medio de '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 2023.

## 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, 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 2023, se recibieron un total de 103 solicitudes de información, de las cuales 24 se contestaron con el total de la información requerida y 37 parcialmente. Por lo que respecta al resto de solicitudes, 8 fueron denegadas y 31 inadmitidas atendiendo a los criterios establecidos en la propia Ley de Transparencia. La mayor parte de estas solicitudes estaban referidas a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros.

## 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 la 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 está certificada con el diploma de calidad *Quality Assessment*, que acredita la más alta calificación 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 2023 la ha realizado PKF Attest.

Aparte de las funciones de tutela que ejerza el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, existen organismos externos de supervisión y vigilancia como la IGAE (Intervención General de la Administración del Estado) 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 Comisión de Auditoría y Control de Renfe Operadora 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 2023, ha celebrado 4 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 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 Plan anual de auditorías internas que lleva a cabo la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

En el año 2023 la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Viajeros; Renfe Fabricación y Mantenimiento; Renfe Mercancías y Renfe Alquiler de Material Ferroviario han celebrado 5 reuniones.

Estas Comisiones están integradas por un máximo de 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.

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.

El Grupo Renfe tiene una Política del sistema de control interno de la información financiera, que se desarrolla además en el Manual de gestión y supervisión del sistema de control interno de la información financiera, donde se define el marco de actuación, los roles y la metodología en los que se basa el Sistema.

En cada ejercicio se establece el alcance de las sociedades y los procesos relevantes considerados en el SCIIF, de acuerdo con la materialidad calculada que se basa en criterios cualitativos y cuantitativos. Para el ejercicio 2023 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 S.M.E., S.A., Renfe Mercancías S.M.E., S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.

Durante el 2023 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.

Adicionalmente, desde el ejercicio 2019 el Grupo Renfe, junto con otras empresas relevantes, participa en el espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito.

Por otra parte, entre las funciones de Auditoría Interna se encuentran la supervisión y la evaluación del sistema y de la eficacia de los controles existentes, así como realizar recomendaciones para la mejora del SCIIF. Por ello desde Auditoría Interna, y dando cumplimiento al plan de supervisión del SCIIF aprobado por las Comisiones de Auditoría y Control a través del Plan Anual de Auditorías, se ha realizado durante el ejercicio 2023 la supervisión de los procesos clave identificados en el citado plan, el seguimiento de los planes de acción y se han presentado los informes correspondientes a las Comisiones de Auditoría y Control.

### 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 la empresa.

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 SCIIF).

Además, 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. 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. En 2023, se llevó a cabo la evaluación de los riesgos empresariales (excluidos los riesgos de gestión específica) por parte de los responsables de los distintos procesos y en los que se reportan también las acciones mitigadoras. Se realiza a través de la herramienta Globalsuite.

Participaron más de 150 personas: 87 Evaluadores, 46 Supervisores, 11 Coordinadores y la Alta Dirección, y el área de Riesgos Empresariales de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

De resultados de dicha evaluación se elaboraron informes para cada una de las sociedades del Grupo y de cada Dirección General corporativa, así como de otras actividades (Renfe KSA y Renfe of America); así como un informe global de todo el Grupo Renfe y específicos de cada sociedad mercantil, que se reportaron a las respectivas Comisiones de Auditoría y Control

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 y Movilidad Sostenible.

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 cinco 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., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., – 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 cinco 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 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 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 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

#### Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.

- a) La búsqueda de negocios o proyectos en el extranjero vinculados a la prestación de servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, pudiendo incluir la planificación, consultoría, asesoría, formación, operación y explotación, el suministro y el mantenimiento de material rodante y de otros suministros, servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte, incluida la gestión de la infraestructura.
- b) La concurrencia a concursos de franquicias o concesiones y Obligaciones de Servicio Público en el ámbito internacional.
- c) La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación y diseño e implantación de nuevos negocios o proyectos internacionales vinculados con la prestación de servicios de movilidad, así como la ejecución de las inversiones en los mismos.
- d) La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los negocios o proyectos vinculados a la prestación de servicios a los que se refieren las letras anteriores, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias, análogas o vinculadas al transporte y a la movilidad.
- e) La tenencia, propiedad o gestión, obtenida por cualquier medio admitido en Derecho, de toda clase de acciones, obligaciones, participaciones sociales, efectos y valores, públicos y privados de empresas y sociedades cuya actividad sea

los servicios de transporte y movilidad o complementaria a ella, de aquellas estructuras de negocio o proyectos desarrollados en el ámbito internacional con independencia del tipo, forma o clase de estructura mercantil, empresarial o societaria.

f) El asesoramiento en orden a la dirección y gestión de sociedades de la rama de servicio de movilidad, que estén situadas o presten sus servicios en el extranjero.

g) La prestación de servicios de asesoramiento de cualquier tipo a terceros y la elaboración de proyectos y estudios para el fomento de nuevas actividades, negocios o proyectos relacionados con el sector de la movilidad desarrollados en el ámbito internacional.

h) La actividad mercantil de promoción y asesoramiento preparatorio de los contratos relacionados con el sector de la movilidad, que se desarrollen en el ámbito internacional.

i) Representación, apoyo, preparación y coordinación de la participación del Grupo Renfe en las asociaciones y organizaciones internacionales de las que sea miembro.

j) Relaciones institucionales y de cooperación con otras organizaciones y compañías del sector ferroviario internacionales o de terceros países, constituyendo un canal de contacto e interlocución del Grupo.

k) Negociación de acuerdos de colaboración y memorandos de entendimiento no comerciales con otras empresas ferroviarias y entidades, así como los convenios de participación en hermanos a solicitud del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para su desarrollo en el ámbito internacional.

l) Gestión de las Facilidades Internacionales de Transporte para Personal Ferroviario (FIP) y emisión de los billetes de cupones y tarjetas de descuento que solicite el personal de Renfe, Adif, Adif AV, jubilados y beneficiarios, tanto de ocio como de servicio.

m) Contribuir a la promoción de la imagen exterior de Renfe.

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](http://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 Proyectos Internacionales Sociedad  
Mercantil Estatal S.A

CIF: A-56139256

**Domicilio Social:** Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid



## 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).

Los órganos de Gobierno de la entidad son:

- El Consejo de Administración
- 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 y Movilidad Sostenible, tres de los cuales pertenecen a los sindicatos CCOO, UGT y SEMAF
- Secretario del Consejo
- Vicesecretaria del Consejo
- Delegada Especial del Ministerio de Hacienda

De los 14 vocales que forman parte del Consejo de Administración de Renfe a 31 de diciembre de 2023, 5 son mujeres (35,71%) y 9 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 del Grupo 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 Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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 2023, se han abonado dietas a 13 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año y por consejero.

## Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2023

Presidente:

**D. Raúl Blanco Díaz**

Presidente de Renfe Operadora

Vocales:

**D. Benito Bermejo Palacios**

Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**Dª. Beatriz Alcocer Pinilla**

Vocal Asesora en el Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**D. Gonzalo García Andrés**

Secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa

**D. Diego Martín Fernández**

Sindicato SEMAF

**Dª. Cristina Tarrero Martos**

Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés**

Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**D. Juan Antonio López Aragón**

Asesor del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

**Dª. Rocío Báguena Rodríguez**

Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**D. Alfonso Sahuquillo López**

Vocal Asesor del Gabinete de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos Ministerio de Hacienda

**D. Mariano Sanz Lubeiro**

Sindicato CCOO

**D. Francisco Gijón Romero**

Subdirector General de Tecnologías de la Información y Administración Electrónica en la Dirección General de Organización e Inspección Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**D<sup>a</sup>. Raquel González Hernández**

Sindicato UGT

**D<sup>a</sup>. Ainhoa Morondo Quintano**

Jefa de Gabinete de Ayuntamiento de Irún

**D. David Pérez Martín**

Vocal Asesor en el Gabinete del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

Secretario del Consejo:

**D. José Luis Marroquín Mochales**

Secretario General y del Consejo de Administración de Renfe

Vicesecretaria del Consejo:

**D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Uriel Sevillano Rodríguez**

Vicesecretaria General y del Consejo de Administración de Renfe

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda:

**D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> 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 y Movilidad Sostenible) 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 y Movilidad Sostenible), 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 este 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
Raül Blanco Díaz	Presidente	Licenciado en Economía por la Universidad de Barcelona y Postgrado en Desarrollo Local y Regional en la Universidad de Barcelona, Postgrado en Inglés Financiero en la Universidad Pompeu Fabra – British Council. En la actualidad, ostentaba el cargo de director general de la Fundación Escuela de Organización Industrial (EOI). Antes, desde el mes de junio de 2018 y hasta el pasado mes de diciembre, Blanco había ocupado el cargo de secretario general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (Pyme) en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Con anterioridad, desempeñó los puestos de director de Desarrollo Económico y Empleo en el Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, gerente de Estrategia Industrial en la Dirección General de Industria de la Generalitat de Catalunya y jefe del Servicio de Estudios y Publicaciones del CIDEM, Departamento de Trabajo e Industria de la Generalitat de Catalunya. En el ámbito docente, ha impartido clases en el Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Barcelona y en las facultades de Economía y Empresa de la Universidad Rovira i Virgili y de la Universidad de Barcelona. Asimismo, ha colaborado en cursos y seminarios en otros centros nacionales e internacionales
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.
Diego Martín Fernández	Consejero	Es actualmente es el Secretario General del Sindicato de Maquinistas SEMAF, anteriormente ocupando los cargos de Secretario de Comunicación y RRII, y Coordinador de Comunicación de la Comisión Ejecutiva. Igualmente ha desempeñado diversos roles en el plano Internacional a través del sindicato europeo de maquinistas ALE, presidido por SEMAF, siendo miembro experto en diversos Grupos de Trabajo de la Agencia Europea (ERTMS OH Working Group / WP-TSIs-Main WP / WP-TSIs-TWG-Freight / NRB / ESG) y en la Comisión Europea. Se incorporó al Grupo Renfe en Julio de 2008 en el colectivo de Conducción y en este momento es Maquinista Jefe de Tren en la residencia de Madrid Fuencarral Servicios Comerciales. En el plano formativo ha cursado estudios en Administración de Empresas, además de estar certificado en Desarrollo informático y titulado por el Conservatorio Inglés (ABRSM) en interpretación pianística y lenguaje musical.
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.
Ainhoa Morondo Quintano	Consejero	Actualmente es la Jefa del Gabinete del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Desde 2011 hasta diciembre de 2023 fue Directora del Gabinete de la Alcaldía en el Ayuntamiento de Irún, habiendo sido desde 2007 Directora de Comunicación en ese Ayuntamiento. Fue redactora de informativos de la Cadena SER en Irún y Directora del Diario HoyxHoy Irún desde 2001 hasta 2007 y desde 1997 hasta 2001 fue presentadora y productora de la Televisión del Bidasoa. Entre 1997 y 2008 fue la responsable de prensa del CD Bidasoa de balonmano. Actualmente es Consejera de la EPE Renfe Operadora. El 30 de enero de 2024 fue nombrada Consejera de Aena, S.M.E., S.A. y miembro de la Comisión Ejecutiva.
Raquel González Hernández	Consejero	Entra en Renfe a través de la Oferta Pública de Empleo del año 2011 con la Categoría de Operador Comercial de Entrada N2, con residencia transitoria en la estación de Cercanías Madrid de Móstoles. Posteriormente residencia definitiva en la estación de Méndez Álvaro. Hace tres años obtuve la plaza de Operador Comercial N1 con residencia Atocha Cercanías Madrid, siendo actualmente Operador Comercial Especializado N1 en la misma residencia.

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.
David Pérez Martín	Consejero	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado con más de 15 años de experiencia en el sector ferroviario, con sólida y contrastada experiencia en asesoramiento, apoyo técnico, gestión de proyectos de infraestructuras de transporte y estudios multidisciplinarios para un gran número de clientes y administraciones nacionales e internacionales. Máster Universitario en Liderazgo y Dirección Pública, Máster Universitario en Investigación en Ingeniería Civil y ha cursado el Programa Superior en Proyectos y Construcción de Infraestructuras Ferroviarias.  Desde julio de 2018 es vocal asesor en los gabinetes del Ministro de Fomento, de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.  Anteriormente ha prestado sus servicios en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) como Jefe de Servicio y como Técnico superior en la Subdirección General de Infraestructuras; en IDOM como Ingeniero de Proyectos Ferroviarios; en High Speed Two (HS2) Ltd Como Senior Track Engineer y en INECO como técnico y gerente técnico
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.
D. Francisco Gijón Romero	Consejero	Nacido en 1969, es Licenciado en Informática por la Universidad de Granada y funcionario de carrera del Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Administración de la Seguridad Social.  Actualmente es Subdirector General de Tecnologías de la Información y Administración Digital en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, responsabilidad que también ejerció en el anterior Ministerio de Fomento desde 2008.  Entre 2006 y 2008, ejerció como Subdirector Adjunto de Tecnologías de Análisis de la Información e Investigación del Fraude, en el Departamento de Informática Tributaria de la Agencia Tributaria. Previamente, ocupó distintos puestos en ese mismo Departamento y en la Gerencia de Informática de la Seguridad Social, desde su incorporación a la Administración en 1992.

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 afectan a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Durante el ejercicio 2023 se han producido los siguientes cambios en el Consejo de Administración:



Incorporaciones	Ceses
▪ D <sup>a</sup> Rocío Báguena Rodríguez	▪ D. Miguel Ángel Uriondo López
▪ D <sup>a</sup> Ángela Matía Sacristán	▪ D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> . José Rallo del Olmo
▪ D <sup>a</sup> . Raquel González Hernández	▪ D. Jesús Manuel Gómez García
▪ D. Francisco Gijón Romero	▪ D. Juan Jesús García Fraile
▪ D. Diego Martín Fernández	▪ D. Miguel Angel Escolano Sánchez
▪ D <sup>a</sup> . Ainhoa Morondo Quintano	▪ D <sup>a</sup> . Marta Martínez Guerra
▪ D. David Pérez Martín	

### 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 este.

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 2023, el Consejo de Administración de Renfe Operadora celebró 11 sesiones en las siguientes fechas:

Nº de sesión	Fecha
210	30 de enero de 2023
211	6 de marzo de 2023
212	27 de marzo de 2023
213	24 de abril de 2023
214	30 de mayo de 2023
215	27 de junio de 2023
216	25 de julio de 2023
217	25 de septiembre de 2023
218	30 de octubre de 2023
219	27 de noviembre de 2023
220	26 de diciembre de 2023

### 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 y Movilidad Sostenible), 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 Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

### 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 este 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 este 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., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A. y Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.

La estructura de Gobierno de cada una de las cinco 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 5 sociedades filiales son:

- El Consejo de Administración.
- 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 2023, para cada una de las Sociedades Mercantiles Estatales, es como sigue:

##### Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Raúl Blanco Díaz (Presidente)

D<sup>a</sup>. Elena Espinosa Mangana (Consejera)

D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)

D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)

D<sup>a</sup>. Cristina Tarrero Martos (Consejera)

D. Isaías Táboas Suárez (Consejero)

D. Manel Nadal Farreras (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D<sup>a</sup>. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

**Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

D. Raül Blanco Díaz (Presidente)

D. Álvaro Rodríguez Dapena (Consejero)

D. Joan Torres Carol (Consejero)

D. Jordi Xuclà Costa (Consejero)

Dª. Teresa Cunillera Mestres (Consejera)

D. Isaías Táboas Suárez (Consejero)

D. Gonzalo Díaz García (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

**Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

D. Raül Blanco Díaz (Presidente)

D. Jordi Prat Soler (Consejero)

Dª. Ana Cristina Trifón Arévalo (Consejera)

D. Isaías Táboas Suárez (Consejero)

Dª. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)

D. Francisco Javier González Matesanz (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

**Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

D. Raül Blanco Díaz (Presidente)

D. Francisco Bonache Córdoba (Consejero)

Dª. Tamara San Teodoro Rodrigo (Consejera)

Dª. Isabel Maestre Moreno (Consejera)

Dª Elena Calama Martín (Consejera)

Dª Paula Pérez López (Consejera)

Dª. Carmen Vélez Sánchez (Consejera)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

Dª. María Puente Peláez (Vicesecretaria no Consejera)

**Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

D. Raül Blanco Díaz (Presidente)

D. Luis Borja Condado Castaño (Consejero)

D. Francisco Díaz Pardo (Consejero)

D. Ricardo Anguera Camós (Consejero)

Dª. Cristina Gallach Figueras (Consejera)

Dª. María Revuelta Querejeta (Consejera)

Dª Susana Lozano Escobar (Consejera)

Dª. María Esther Castillo Díez (Consejera)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

**Renfe of America LLC**

D. Manel Villalante i Llauredó (Co-CEO)

Dª. 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 2023 han sido las siguientes:

**Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Raül Blanco Díaz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dña. Anna Balletbó i Puig</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Iván González Espina</li> </ul>

## Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Raúl Blanco Díaz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Antonio González Rodríguez</li> <li>D. Javier Anibarro García</li> </ul>

## Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Raúl Blanco Díaz</li> <li>D. David Pérez Martín</li> <li>D. Isaías Táboas Suárez</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Isaías Táboas Suárez</li> <li>D. Enrique Rubio Herrera</li> </ul>

## Renfe Alquiler de Materia Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> <li>D. Raúl Vaquero Niño</li> <li>D. Juan Manuel Ávila García</li> </ul>	

## Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses

### 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.

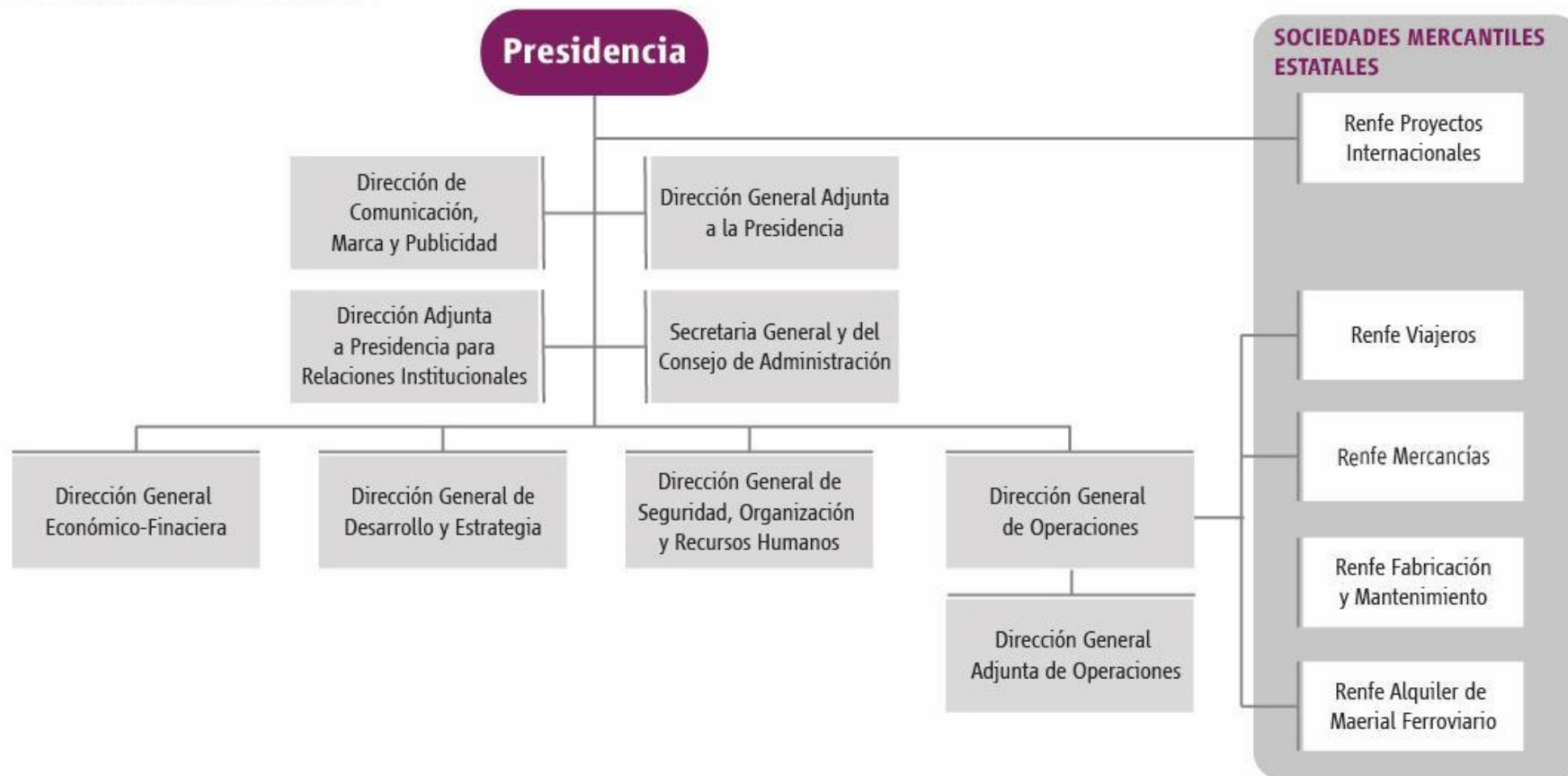
A 31 de diciembre de 2023, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cuatro Directores Generales, dos Directores Generales Adjuntos, un Secretario General y del Consejo de Administración, un Director y los cuatro Directores Generales de las sociedades filiales.

Nombre y apellidos	Cargo
Raül Blanco Díaz	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 <sup>a</sup> . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora de General de Proyectos Internacionales
Gonzalo Pastor Barahona	Director Adjunto a Presidencia para Relaciones Institucionales
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

De los 15 miembros que forman parte del Comité de Dirección de Renfe a 31 de diciembre de 2023, 5 son mujeres (33,33%) y 10 hombres (66,67%).



## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL



## Perfiles de los integrantes del Comité de Dirección

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Raül Blanco Díaz	Presidente	Licenciado en Economía por la Universidad de Barcelona y Postgrado en Desarrollo Local y Regional en la Universidad de Barcelona, Postgrado en Inglés Financiero en la Universidad Pompeu Fabra – British Council. En la actualidad, ostentaba el cargo de director general de la Fundación Escuela de Organización Industrial (EOI). Antes, desde el mes de junio de 2018 y hasta el pasado mes de diciembre, Blanco había ocupado el cargo de secretario general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (Pyme) en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Con anterioridad, desempeñó los puestos de director de Desarrollo Económico y Empleo en el Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, gerente de Estrategia Industrial en la Dirección General de Industria de la Generalitat de Catalunya y jefe del Servicio de Estudios y Publicaciones del CIDEM, Departamento de Trabajo e Industria de la Generalitat de Catalunya. En el ámbito docente, ha impartido clases en el Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Barcelona y en las facultades de Economía y Empresa de la Universidad Rovira i Virgili y de la Universidad de Barcelona. Asimismo, ha colaborado en cursos y seminarios en otros centros nacionales e internacionales
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 Llauro	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 <sup>a</sup> 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.
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora de General de Proyectos Internacionales	Licenciada en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y Técnico Comercial y Economista del Estado. Tiene amplia experiencia profesional tanto en el sector público como en el privado. Ha trabajado para el Ministerio de Economía en España y ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad relacionados con la política económica, la propiedad intelectual, la defensa de la competencia y la eliminación de barreras comerciales. Ha sido nombrada para diferentes puestos en instituciones antimonopolio, reguladoras y de propiedad intelectual y ha publicado numerosos artículos sobre estas materias. También ha ocupado el cargo de Consejera Comercial de la Embajada de España para el Sureste de Estados Unidos desde 2014 hasta 2019. Su conocimiento de las herramientas económicas para el análisis de mercados la llevó a desarrollar su carrera profesional trabajando para consultoras económicas americanas, asesorando a clientes de sectores industriales tan diversos como el retail, el financiero (tarjetas de crédito), la energía, las telecomunicaciones o las infraestructuras y participando como experta en casos de litigio.
Gonzalo Pastor Barahona	Director Adjunto a Presidencia para Relaciones Institucionales	Grado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Internacional Isabel I de Castilla, máster en Prevención de Riesgos Laborales y experto en Transporte Terrestre por la Universidad Camilo José Cela. Desde que ingresó en Renfe en el año 2011, ha ocupado diferentes puestos en las áreas de viajeros y en el ámbito corporativo. Entre otras responsabilidades ha sido gerente de responsabilidad social corporativa y gerente de coordinación de información y atención al cliente. Ha sido Diputado Autonómico en la Asamblea de Madrid en la Legislatura XII, donde ha ejercido como Portavoz de la Comisión de Transportes e Infraestructuras y Portavoz Adjunto de la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones. Además, ha desarrollado la labor de asesoramiento como jefe de Gabinete en el Ayuntamiento de Madrid y como asesor en el Gabinete Técnico de la Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid. También fue concejal del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (Madrid) durante tres legislaturas.
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 este.
  - 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 este 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 2023 las siguientes personas:

Nombre y apellidos	Cargo
Raül Blanco Díaz	Presidente
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 Llauro	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 <sup>a</sup> . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora de General de Proyectos Internacionales
Gonzalo Pastor Barahona	Director Adjunto a Presidencia para Relaciones Institucionales
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., Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A.

## Estructura y composición

La composición de los Comités de Dirección a 31 de diciembre de 2023 de las sociedades filiales es la siguiente:

### Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D <sup>a</sup> . Sonia Araujo López	Directora General
D <sup>a</sup> . 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. Javier Pérez López	Director Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales
D <sup>a</sup> . 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 <sup>a</sup> . 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 <sup>a</sup> . Sara Gil Ferreras	Gerente de Área de Empresas Participadas y Desarrollo de Nuevo Negocio.
D <sup>a</sup> . Lucía Pousada González	Gerente de Sistemas y Tecnologías de la Operación
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 Lucia	Gerente de Área de Gestión de Instalaciones
D. Juan José Real Sánchez	Director de Ingeniería, Seguridad y Calidad.
D. Manuel Joaquín Sanz Martínez	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

#### Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora General
M <sup>a</sup> Estibaliz Rodríguez Cengotitabengoa	Directora de Servicios de Apoyo al Negocio Internacional
Armandino Fombella Cuesta	Director Proyecto Alta Velocidad Arabia Saudí
Juan Matías Archilla Pintadura	Gerente de Área ASAOP
Leonardo Hernández Fernández	Gerente de Área ANEA
Manuel Leza Olaizola	Gerente de Área Francia
Victorino Pérez Fernández	Gerente de Área Relaciones Internacionales
David Martínez Hornillos	Gerente de Área Oficina de Renfe en Bruselas

# 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	Proyectos Internacionales
Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.	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	Proyectos Internacionales
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.	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 2023 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2023 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., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales 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 2023.

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
0.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, 2-6			<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Renfe</li> <li>Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe</li> <li>Marcas, productos y servicios</li> <li>Internacionalización</li> <li>Acerca del Informe</li> </ul>	6-9, 48, 138	
0.B	44.6a	Mercados en los que opera: ubicación sede y ubicación operaciones	GRI 2-1, 2-6			<ul style="list-style-type: none"> <li>Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe</li> <li>Internacionalización</li> <li>Acerca del Informe</li> </ul>	7, 48, 138	
0.C	44.6a	Objetivos y estrategias de la organización	GRI 2-6			<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Estratégico 2019-2028</li> </ul>	7	
0.D	44.6a	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 2-6			<ul style="list-style-type: none"> <li>Perspectivas macroeconómicas y sectoriales</li> <li>Entorno regulatorio</li> <li>Factores y Tendencias</li> </ul>	14-21	
0.E		Marco de reporting utilizado	GRI 1			<ul style="list-style-type: none"> <li>Acerca del Informe</li> </ul>	138	
0.F		Estudio de materialidad: metodología y aspectos materiales.	GRI 3-2 a)			N/A	139	Todos los indicadores se consideran materiales. RENFE está trabajando en el desarrollo de un análisis de doble materialidad para próximos ejercicios
<b>1. Cuestiones Medioambientales</b>								
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 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii GRI 2-25 a)	7,8	7, 11, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma</li> </ul>	76	

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 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii GRI 2-25 a)	7, 8, 9	7, 9, 11, 12, 13, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma</li> <li>Política y Compromiso Ambiental del Grupo Renfe</li> </ul>	76, 81-82	
<b>1.1 Información general detallada</b>								
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma</li> </ul>	76	
1.1.2	44.6 -I-	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	GRI 3-3	7, 8	7, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma</li> <li>Certificaciones ambientales</li> </ul>	76, 87	
1.1.3	44.6 -I-	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renfe ante sus retos energéticos y ambientales</li> </ul>	81-82	
1.1.4	44.6 -I-	Aplicación del principio de precaución	GRI 2-23 a) iii			N/A	140	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			<ul style="list-style-type: none"> <li>Provisiones y garantías por riesgos ambientales</li> </ul>	81	
<b>1.2 Contaminación</b>								
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 <sub>2</sub> eq, es decir, contaminación acústica, contaminación lumínica, olores, vibraciones, partículas, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , CO, COV, etc.)	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transición energética y energías renovables</li> </ul>	88-91	
<b>1.3 Economía circular y prevención y gestión de residuos</b>								

1.3.1	44.6 -I-	Descripción de medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-2 a) b) GRI 306-3 GRI 306-4 b) ii	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso sostenible de los recursos y economía circular</li> </ul>	85-86	
1.3.2	44.6 -I-	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 12 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desperdicio alimentario en los trenes</li> </ul>	86	
<b>1.4 Uso sostenible de los recursos</b>								
1.4.1	44.6 -I-	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-5 a)	7, 8, 9	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso sostenible de los recursos y economía circular</li> </ul>	85	
1.4.2	44.6 -I-	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	GRI 301-1	7, 8	13, 12	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumo de materiales</li> </ul>	85	
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"> <li>Consumos energéticos en tracción. Intensidad Energética</li> </ul>	92-93	
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"> <li>Transición energética y energías renovables</li> </ul>	88-91	
1.4.5	44.6 -I-	Uso de energías renovables	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transición energética y energías renovables</li> </ul>	88-91	
<b>1.5 Cambio climático</b>								
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 a) GRI 305-2 a)	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emisiones de gases de efecto invernadero. Intensidad de Carbono</li> <li>Otras emisiones UDT asociadas a los centros de Fabricación y Mantenimiento</li> </ul>	94-95	
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"> <li>Transición energética y energías renovables</li> </ul>	88-96	
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 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transición energética y energías renovables</li> </ul>	88-96	
<b>1.6 Protección de la biodiversidad</b>								
1.6.1	44.6 -I-	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-1 a)	7, 8, 9	7, 8, 13, 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protección de la biodiversidad</li> <li>Biodiversidad en instalaciones</li> </ul>	84	

						<ul style="list-style-type: none"> <li>Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales</li> </ul>		
1.6.2	44.6 -I-	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-1 a)	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protección de la biodiversidad</li> <li>Biodiversidad en instalaciones</li> <li>Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales</li> </ul>	84	
<b>2. Cuestiones sociales y relativas al personal</b>								
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 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii	1, 2, 6	8, 10, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personas</li> </ul>	54-74	
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 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10	5, 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personas</li> </ul>	54-74	
<b>2.1 Empleo</b>								
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"> <li>La plantilla de Renfe</li> </ul>	41	
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"> <li>La plantilla de Renfe</li> </ul>	41	
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	GRI 2-7 en lo que respecta a empleados por contrato laboral y tipo, por sexo	1,4, 5, 6	5, 8, 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>La plantilla de Renfe</li> </ul>	54-56	

		tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional						
2.1.4	44.6 -II-	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 401-1 b)	1, 6	5, 8	▪ La plantilla de Renfe	57	
2.1.5	44.6 -II-	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	GRI 405-2	1, 6	5, 8	▪ Remuneración	59-63	
2.1.6	44.6 -II-	Brecha salarial, la remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	GRI 405-2	1, 6	5, 8	▪ Remuneración ▪ Brecha Salarial	59-63	
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 405-2	6	5, 8	▪ Remuneración Comité de Dirección	61	
2.1.8	44.6 -II-	Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 3-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	59	
2.1.9	44.6 -II-	Empleados con discapacidad	GRI 405-1 b) iii	1, 6	5, 8, 10	▪ Personas con discapacidad	55	
<b>2.2 Organización del trabajo</b>								
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 3-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Conciliación de la vida profesional, personal y familiar	59	
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 3-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	72	
2.2.3	44.6 -II-	Número de Horas de absentismo	GRI 403-9 en lo que respecta a las horas de absentismo	1	3, 8	▪ La plantilla de Renfe	58	
<b>2.3 Salud y seguridad</b>								
2.3.1	44.6 -II-	Descripción de las condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-3 GRI 403-6 a)	1	3, 8	▪ Entorno de trabajo seguro y saludable	73-74	
2.3.2	44.6 -II-	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las	GRI 403-09 a) en lo que respecta a número y tasa de	1	3, 8	▪ Entorno de trabajo seguro y saludable	73-74	

		enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	accidentes y a fallecimientos GRI 403-09 e) GRI 403-10 a) ii en lo que respecta a las enfermedades laborales de empleados					
<b>2.4 Relaciones sociales</b>								
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 3-3	1, 3, 6	5, 8, 16	▪ Diálogo social	69	
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 3-3	3	3, 8	▪ Diálogo social	69	
2.4.3	44.6 -II-	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 2-30 a)	1, 3	8	▪ Diálogo social	69	
<b>2.5 Formación</b>								
2.5.1	44.6 -II-	Descripción de las políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 404-2		4, 8	▪ Formación	64-69	
2.5.2	44.6 -II-	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1	1	4, 8	▪ Formación	64-69	
<b>2.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad</b>								
2.6.1	44.6 -II-	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3	1, 6	8, 10	▪ La plantilla de Renfe	54-56	
<b>2.7 Igualdad</b>								
2.7.1	44.6 -II-	Descripción de medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 3-3	6	5, 10	▪ Diversidad ▪ II Plan de igualdad ▪ Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe ▪ Red de mujeres	71-72	

						<ul style="list-style-type: none"> <li>Conciliación de la vida profesional, personal y familiar</li> </ul>		
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 3-3	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diversidad</li> <li>II Plan de igualdad</li> <li>Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe</li> <li>Red de mujeres</li> <li>Conciliación de la vida profesional, personal y familiar</li> </ul>	71-72	
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 406-1 a)	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diversidad</li> <li>II Plan de igualdad</li> <li>Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe</li> <li>Red de mujeres</li> <li>Conciliación de la vida profesional, personal y familiar</li> </ul>	71-72, 145	El protocolo para la prevención y tratamiento del acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso laboral ha sido activado en 5 ocasiones en el año 2023
<b>3. Respeto a los derechos humanos</b>								
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 3-3 GRI 2-23 a)	1, 2	10, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117, 145	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 3-3 GRI 2-23 a)	1, 2	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117, 146	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.
<b>3.1 Derechos humanos</b>								
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 3-3 GRI 2-26 a) ii	1, 2	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117, 146	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 a)	1, 2	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117, 146	No ha habido denuncias en este sentido durante 2023 a través del Canal Ético de la compañía. El protocolo para la prevención y tratamiento del acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso laboral ha sido activado en 5 ocasiones en el año 2023.

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 3-3	1, 2, 3	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117	
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 3-3 GRI 2-23 a)	10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117	
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 3-3 GRI 2-23 a)	10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117	
4.1 Corrupción y soborno								
4.1.1	44.6 -IV-	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 2-26 a) ii GRI 205-3 a)	10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117, 147	El Grupo Renfe no ha recibido denuncias por casos de Corrupción y Soborno del Grupo Renfe a través de su Canal Ético, durante el ejercicio 2023; no obstante, sí recibió

								comunicaciones que podían afectar al principio Anticorrupción que recoge su Código Ético, por lo que fueron clasificadas bajo ese epígrafe, si bien tras su investigación y análisis, se descartó la existencia de conductas irregulares.
4.1.2	44.6 -IV-	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	112-117, 148	El Grupo Renfe no ha recibido denuncias por casos de Corrupción y Soborno del Grupo Renfe a través de su Canal Ético, durante el ejercicio 2023; no obstante, sí recibió comunicaciones que podían afectar al principio Anticorrupción que recoge su Código Ético, por lo que fueron clasificadas bajo ese epígrafe, si bien tras su investigación y análisis, se descartó la existencia de conductas irregulares.
4.1.3	44.6 -IV-	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 2-28	10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acción social</li> </ul>	105, 148	Renfe no ha realizado aportaciones sobre acciones de influencia en campañas políticas o la legislación (organización sectorial, lobby, tradeassoc)
<b>5. Información sobre la sociedad</b>								
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 3-3 GRI 2-23 a)	2, 10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma</li> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	76, 112-117	
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 3-3 GRI 2-23 a)	10	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma</li> <li>Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético</li> </ul>	76, 112-117	

### 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 a) GRI 204-1	2	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadena de suministro</li> <li>Principales hitos</li> <li>Innovación</li> <li>Contribución al desarrollo sostenible de España</li> </ul>	10, 23-24, 39-46, 100-112	
5.1.2	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 203-2 a) GRI 204-1	1, 2	5, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadena de suministro</li> <li>Principales hitos</li> <li>Innovación</li> <li>Contribución al desarrollo sostenible de España</li> </ul>	10, 23-24, 39-46, 100-112	
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"> <li>Cadena de suministro</li> <li>Principales hitos</li> <li>Innovación</li> <li>Contribución al desarrollo sostenible de España</li> </ul>	10, 23-24, 39-46, 100-112	
5.1.4	44.6 -V-	Información sobre las acciones de asociación o patrocinio	GRI 2-28		17	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribución a la sociedad</li> </ul>	100-112	

### 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 3-3	2	5, 8, 10, 12, 17	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadena de suministro</li> </ul>	10-12	
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"> <li>Cadena de suministro</li> </ul>	10-12	
5.2.3	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de supervisión y auditorías a proveedores y resultados de las mismas	GRI 308-1 GRI 414-1	2		<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadena de suministro</li> </ul>	10-12	

### 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"> <li>Seguridad y protección del cliente</li> <li>Contribución a la sociedad</li> </ul>	27-29, 100-106	
-------	----------	---	-----------	--	---	--	----------------	--

5.3.2	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 416-1 GRI 416-2 GRI 417-2 a) i GRI 418-1 a)		16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seguridad y protección del cliente</li> <li>Calidad del servicio</li> </ul>	27-29, 29-31	
<b>5.4 Información fiscal</b>								
5.4.1	44.6 -V-	Los beneficios obtenidos por país	GRI 207-4 b) vi	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Información fiscal. Impuestos y subvenciones</li> </ul>	9-10	
5.4.2	44.6 -V-	Los impuestos sobre beneficios pagados (no devengados)	GRI 207 b) ix	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Información fiscal. Impuestos y subvenciones</li> </ul>	9-10	
5.4.3	44.6 -V-	Las subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 a)	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Información fiscal. Impuestos y subvenciones</li> </ul>	9-10	

**RENFE-Operadora**

Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 5  
28036 Madrid  
[www.renfe.com](http://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

**Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 12  
28036 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](http://www.renfe.es)

Este informe junto a los de años anteriores están además disponibles en la página web de Renfe.

**Edición:**

Dirección General Adjunta a Presidencia  
Gerencia de Responsabilidad Social Empresarial