

A high-speed train, white with red and blue accents, is crossing a large concrete arch bridge over a calm lake. The bridge has multiple arches and is surrounded by green hills and a clear blue sky. The train is moving towards the right side of the frame.

INFORME DE RESPONSABILIDAD SOCIAL Y GOBIERNO CORPORATIVO 2020

ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA 2020

CARTA DEL PRESIDENTE. 4

GRUPO RENFE..... 7

- Principales indicadores del grupo
- Modelo de negocio
- Misión y visión
- Principales oficinas y talleres del Grupo Renfe
- Objetivos y estrategias
- Entorno ferroviario
- Marcas, productos y servicios
- Desarrollos de identidad de marca realizados durante el año 2020
- Factores y Tendencias
- Obligaciones de Servicio Público
- Información fiscal. Impuestos y subvenciones
- Calidad del servicio
- Reclamaciones de clientes
- Salud y seguridad de los clientes
- Proveedores
- Internacionalización
- Premios y reconocimientos

INNOVACIÓN EN RENFE..... 46

- Renfe Avlo
- I+D+i en Renfe
- Digitalización
- Ciberseguridad

NUESTRO EQUIPO. 56

- Generando Empleo
- Organización del trabajo
- Seguridad y salud laboral
- Relaciones sociales
- Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos
- Gestión del talento
- Igualdad

RENFE, PROVEEDORES DE SOSTENIBILIDAD. 86

- Renfe, proveedores de Sostenibilidad
- Minimizando riesgos ambientales
- Preservando la biodiversidad

CONTRIBUCIÓN AL PROGRESO SOCIAL. 102

- Contribución de Renfe al desarrollo sostenible de España
- Renfe y la COVID-19
- Accesibilidad en Renfe

- Diálogo con los Grupos de Interés
- Renfe y los Objetivos de Desarrollo Sostenible
- Renfe y mujer
- Acción social
- Proyectos culturales y educativos de Renfe
- Turismo cultural
- Patrocinios y acuerdos comerciales

GOBIERNO CORPORATIVO..... 139

- Naturaleza jurídica y titularidad
- Órganos de Gobierno de RENFE-Operadora
- Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección
- Sociedades Mercantiles Estatales
- Políticas del Grupo Renfe
- Sistema de control interno
- Lucha contra la corrupción y el soborno
- Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación

ACERCA DEL INFORME ANUAL..... 177

- Alcance
- Ley 11/2018 y estándares internacionales
- Análisis de materialidad
- Asuntos relevantes
- Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS
- Informe de Verificación Independiente





Carta del Presidente

El año 2020 ha estado marcado por el escenario imprevisto y extraordinario de la crisis sanitaria provocada por la Covid19, cuyos efectos han sido muy significativos para la movilidad en general y para Renfe, con caídas muy significativas de la demanda de los viajeros. Solo por señalar algunos datos, en los peores momentos de la pandemia durante el primer estado de alarma, el volumen de viajeros se desplomó hasta un 95% y la ocupación de los servicios comerciales se situó incluso por debajo del 10%.

A pesar de este complejo contexto, que obligó a nuestra compañía a actualizar las previsiones y objetivos del plan estratégico para el periodo 2019-2023, Renfe ha ejercido su responsabilidad ante la sociedad, poniendo el foco en las personas. Para ello, y a pesar del brusco descenso de la demanda, hemos garantizado, en todo momento, la movilidad en toda España, con un nivel de servicio que ha estado siempre por encima de la demanda, tanto en los servicios públicos como comerciales.

Además, implantamos de inmediato medidas para proteger a nuestros clientes frente al virus, como la supresión del abono en metálico en las taquillas de Renfe, la implantación del billete personalizado, el incremento de la ventilación del interior de los trenes, el refuerzo de los procesos de limpieza y desinfección en los trenes, así como diversas medidas en prevención en el embarque, desembarque y los servicios a bordo. Todas estas actuaciones fueron certificadas y auditadas por AENOR en los trenes de alta velocidad y larga distancia, y posteriormente, en los servicios Avant.

Al mismo tiempo, pusimos en marcha una política de cambios y anulaciones de billetes de forma gratuita que hemos mantenido durante las fases del estado de alarma, también para las personas afectadas por las restricciones a la movilidad aprobadas por las diferentes

comunidades autónomas. De esta forma, Renfe ha devuelto a lo largo de toda la crisis sanitaria más de un millón de billetes a sus clientes, por un valor de más de 47 millones de euros, y ha ampliado la vigencia de los códigos de retorno hasta el 31 de diciembre de 2021.

A todo esto, hay que añadir nuestra colaboración con las autoridades sanitarias, mediante la medicalización de trenes para el posible traslado de pacientes afectados por la Covid19, el transporte de medicamentos o piezas de respiradores, o la donación de mantas y sábanas para un hospital de campaña en Madrid y de productos de restauración a Cruz Roja, para su uso en los comedores sociales y centros de primera acogida.

Este compromiso social también se ha puesto de manifiesto respecto a nuestra plantilla, con el mantenimiento de los puestos y las condiciones de trabajo, y todas las medidas de protección dirigidas a proteger la salud de nuestros trabajadores y trabajadoras (servicio de apoyo psicológico, teletrabajo, medidas de flexibilización de jornada, medidas de conciliación familiar, etc.).

Esta gestión responsable a lo largo de toda la pandemia fue reconocida en el informe Merco sobre las empresas con mayor compromiso/responsabilidad social durante la pandemia, en el que Renfe resultó elegida como la empresa más comprometida en el sector del transporte de viajeros durante la crisis provocada por la Covid19.

Al margen de nuestra actuación frente a la Covid19, durante este año hemos vuelto a poner de manifiesto el compromiso de Renfe con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, en materia de derechos humanos y laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

En este sentido, uno de los avances significativos que se han materializado ha sido la puesta en marcha del comité de Responsabilidad Social Empresarial. Un nuevo órgano que tiene como objetivo impulsar y coordinar la actuación de nuestro grupo en esta materia,

contribuyendo a la integración de las acciones de responsabilidad social en la gestión y la actividad diaria de nuestra compañía.

Una actividad que se ha caracterizado, un año más, por su importante aportación al desarrollo sostenible de nuestro país, con un impacto que asciende, en términos económicos, a 3.061 millones de euros. Todo ello, gracias a la generación de 14.416 empleos directos y 15.445 empleos indirectos, a lo que hay que añadir contribuciones sociales por valor de 26,5 millones de euros, inversiones en la comunidad que ascienden a más de 9 millones de euros o la contratación a centros especiales de empleo por un valor superior a los 3 millones de euros.

A nivel medioambiental, hemos trabajado para mejorar la eficiencia energética y seguir disminuyendo nuestra huella de carbono, que se ha reducido un 88% desde 1990. En 2020, volvimos a ser el primer consumidor de energía renovable en España (el 100% de la energía eléctrica que consumimos es renovable, con origen certificado) y seguimos impulsando proyectos de investigación y desarrollo para la incorporación de las energías más limpias, como es el caso del Hidrógeno, al transporte ferroviario.

Otros retos fundamentales para nuestra compañía que hemos seguido abordando a lo largo del pasado año, son el de la internacionalización, la digitalización o la liberalización del transporte ferroviario de viajeros.

Respecto al primero, durante este 2020, se han continuado desarrollando proyectos como la implantación de los servicios de alta velocidad en Texas, la explotación de la alta velocidad entre Medina y La Meca, el tren Maya en México o el suministro de material ferroviario en Kenia, entre otros. Y seguimos prospectando las oportunidades para operar nuevos servicios tanto en Europa como en el resto de países.

La otra palanca fundamental para la transformación de nuestra compañía, tiene que ver con la digitalización y la innovación, que deben permitirnos ofrecer unos servicios cada vez más

integrados y atractivos para los clientes, y operados de forma más inteligente, eficiente y sostenible en un mercado cada vez más abierto a la competencia.

En este sentido, a lo largo de 2020 hemos avanzado en el proyecto “Renfe as A Service (RaaS)”, la nueva plataforma digital de movilidad como servicio de Renfe que permitirá ofrecer una nueva experiencia personalizada de viaje a nuestros clientes, con la puesta en marcha del proceso licitador, que esperamos finalice a lo largo de 2021. Y por otro lado, se impulsó el nuevo servicio de alta velocidad y bajo coste Avlo, para ofrecer una alternativa de viaje más competitiva en el marco de la liberalización de los servicios ferroviarios de viajeros.



Este servicio, cuya puesta en servicio estaba inicialmente prevista para abril de 2020, tuvo que retrasarse hasta 2021, debido a las restricciones a la movilidad establecidas frente a la Covid19.

En el ámbito de la implantación de tecnologías digitales, conviene destacar el trabajo realizado para la creación de centros de competencias digitales, a través de los cuales hemos compatibilizado nuestra estrategia para internalizar los servicios asociados a esas tecnologías innovadoras con una apuesta responsable para combatir la despoblación, ubicando estas funciones a enclaves ferroviarios con baja demografía.

Todos estos aspectos, vinculados a nuestra responsabilidad social empresarial y gobierno corporativo figuran un año más en el presente informe, en el que se recogen los aspectos más relevantes de la gestión sostenible de nuestra compañía, desde su visión económica, social, ambiental y de gobernanza.

Una labor colectiva que ha sido desarrollada en un año de enormes dificultades derivadas de la Covid19, en el que ha sido más fundamental que nunca la aportación de todos nuestros empleados para garantizar la movilidad y nuestra actividad. Por ello, quiero terminar reiterando, una vez más, mi agradecimiento a todos los hombres y mujeres de Renfe por su compromiso a lo largo de toda la pandemia. Un esfuerzo que nos permite afrontar en las mejores condiciones la salida de la crisis sanitaria y los retos de futuro que tenemos por delante.

Isaías Táboas Suárez

Presidente

Carta del Presidente

Grupo Renfe



Renfe-Operadora, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene la misión de prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías bajo el principio de seguridad, con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación, con vocación de servicio público y con el objetivo de incrementar la cuota de mercado del ferrocarril como operador ferroviario de referencia.

Entre las principales funciones asignadas a la entidad pública empresarial se pueden destacar las siguientes:

- Definición de la política y estrategia de negocio del Grupo.
- Asesoría Jurídica.
- Recursos humanos, prevención de riesgos laborales, servicios médicos, planificación de plantillas, selección y contratación, definición de retribuciones, formación, gestión de nóminas y administración con la Seguridad Social y Hacienda.
- Política financiera, contable, fiscal y de seguros.
- Control presupuestario.
- Negociación de contratos programa.
- Desarrollo de Proyectos Internacionales.
- Sistemas informáticos transversales.
- Auditoría Interna, Compliance y Sistema de Gestión de Riesgos del Grupo Renfe.
- Auditoría Interna del Grupo.
- Relación con instituciones externas y otros organismos, así como representación institucional internacional.
- Seguridad en la circulación.
- Protección civil y seguridad.
- Comunicación, relaciones con los medios, marca y publicidad.

El Grupo Renfe está formado principalmente por la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y las Sociedades Anónimas 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 of America Limited Liability Company (LLC), participadas íntegramente por Renfe-Operadora.

Principales indicadores del grupo

DIMENSIÓN ECONÓMICA	2020	2019
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (millones de euros)	-42,9	472,3
Total ingresos (millones de euros)	2.837,8	4.047,8
Ingresos de tráfico (millones de euros)	2.549,3	3.713,4
Ingresos varios (millones de euros)	288,5	334,5
Total gastos al EBITDA (millones de euros)	2.880,7	3.575,6
Cánones ferroviarios Adif (millones de euros)	869,0	1.261,5
Resultado de ejercicio Grupo Renfe (millones de euros) ⁽¹⁾	473,38	100,68
Número de proveedores adjudicatarios	897	1.324
Pagos a proveedores (millones de euros) ⁽²⁾⁽³⁾	1.250,1	1.585,0
Periodo medio de pago a proveedores ⁽²⁾	60,14	57,67
Viajeros (millones)	265,4	510,9
Toneladas (millones)	14,3	17,0

(1) Incluye el resultado atribuido a socios externos.

(2) Elaborado de acuerdo con la resolución del ICAC de 29 de enero de 2016.

(3) En estos pagos se excluyen fundamentalmente los cánones a Adif y otros conceptos tales como liquidaciones, pagos de establecimiento permanente, etc. que ascienden a 1.295,7 millones de euros en 2020 y 1.624,4 millones de euros en 2019.

DIMENSIÓN SOCIAL

	2020	2019
Número de empleados (a 31 de diciembre)	14.416	15.053
Número de mujeres en plantilla	2.243	2.254
Antigüedad media de los empleados (hombres – años)	25,67	26,22
Antigüedad media de los empleados (mujeres – años)	19,51	19,26
Índice de rotación de la plantilla hombres (%)	5,84	8,13
Índice de rotación de la plantilla mujeres (%)	5,96	9,42
Inversión en formación (miles de euros)	4.645,80	4.123,24
Horas totales de formación	578.250	807.619
Empleados que reciben una evaluación formal del desempeño	2.760	2.713
% de empleados cubiertos por convenios colectivos	93,43%	94,07
Ratio de absentismo por accidente laboral	2,21	0,53
Jornadas perdidas por accidente laboral	108.010	26.343
Formación en prevención de riesgos (horas)	1.095	15.622
Contratación a Centros Especiales de Empleo (miles de euros)	3.233	11.754
Contribución social (miles de euros)	26.480	70.554
Inversión en la comunidad (miles de euros)	9.189	12.910

DIMENSIÓN AMBIENTAL

	2020	2019
GWh tracción eléctrica	1.840,9	2.460,30
Millones de litros de diésel consumidos para tracción	43,29	72,12
GWh L diésel para tracción	427,3	711,8
GWh total para tracción	2.268,2	3.172,1
Intensidad Energética de tracción (Wh/UT)	139,8	94,8
Intensidad de Carbono de tracción (g CO ₂ /UT)	6,87	5,54
Gastos e inversiones ambientales (miles de euros)	1.047,9	2.755
Consumo de agua (miles de m3) (Dato estimativo)	850	903
Generación de residuos peligrosos (toneladas)	466	578
% Tráficos de viajeros con trenes de baja emisión acústica	99,7	95
% Tráficos de mercancías con trenes de baja emisión acústica	91	78

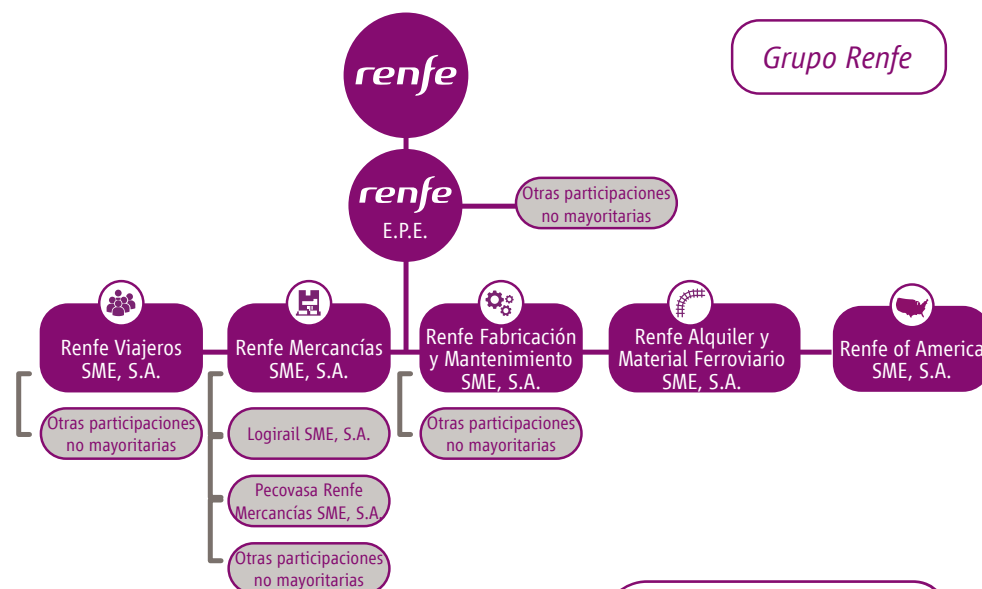
Modelo de negocio

La entidad pública empresarial Renfe-Operadora, en adelante Renfe, quedó constituida como cabecera de un grupo de sociedades creadas en virtud de la aplicación del artículo 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012 (RDL), de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

El objetivo del RDL es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a Renfe de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

La organización puesta en marcha implicó la creación de sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a Renfe, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico:



Misión y visión

Con fecha 29 de enero de 2019 el Consejo de Administración de Renfe aprobó el Plan Estratégico 2019-2023. El objetivo del plan es construir una compañía nacional e internacional de servicios de transporte de calidad que esté preparada para afrontar con éxito la liberalización del transporte doméstico de viajeros por ferrocarril.

MISIÓN

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

VISIÓN

Operador Integral de Movilidad y Operador Logístico Internacional.

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

Ser un referente internacional en el transporte de alta velocidad de pasajeros.

Principales oficinas y talleres del Grupo Renfe

ENTIDAD / SOCIEDAD	DIRECCIONES
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
	Plaza del Emperador Carlos V, 2 (*) 28012 Madrid
	Avenida de Burgos, 21, Torre C (Complejo Triada)
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	C/ Antonio Cabezón, S/N 28034 Madrid

(*) Edificio histórico.

Objetivos y estrategias

El Plan Estratégico de Renfe 2019-2023 y su actualización, llevada a cabo en Noviembre de 2020 por motivo de la irrupción de la pandemia, se apoya en tres pilares clave:

- Foco en el cliente: consiste en situar a nuestros clientes en el centro de toda nuestra actividad y enfocar los esfuerzos de cada tarea y proceso hacia la máxima satisfacción del cliente final.
- Eficiencia: con el foco puesto en eficiencia, seguridad y mejora continua, llevando a cabo todas las mejoras que nos permitan alcanzar indicadores de coste y operativos de primer nivel, con el objetivo de ser mucho más competitivos en todos los negocios.
- Internacionalización: Renfe debe convertirse en un operador ferroviario de referencia internacional, con especial atención a los servicios de alta velocidad y cercanías.

A su vez, se han identificado tres palancas que accionan de forma específica y, a su vez, transversal el Plan Estratégico:

- Transformación digital: extender la adopción de tecnologías digitales dentro de la compañía con el objetivo de ser más ágiles, mejorar la oferta al cliente y hacer más eficientes todos nuestros procesos.
- Transformación cultural: evolución de la cultura y los valores de la empresa para asegurar la implantación del plan estratégico, promoviendo la excelencia y la diversidad y la formación continua de nuestros empleados.
- Alianzas: alianzas con los actores más relevantes en los diferentes ámbitos en los que opera Renfe con el objetivo de mejorar y ampliar el servicio al cliente.

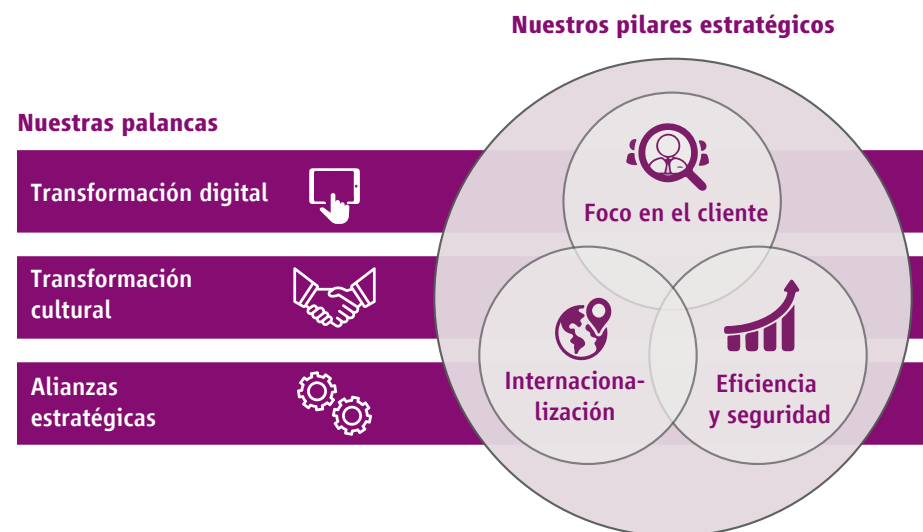
Dentro del proceso de actualización del Plan Estratégico, el análisis de la situación de la empresa concluía que seguían vigentes las líneas estratégicas básicas del plan estratégico en vigor, en tanto en cuanto, se mantenían los dos retos que dieron lugar a su formulación:

- La liberalización del mercado.
- La transformación digital.

Sin embargo, como consecuencia del impacto que la COVID-19 ha tenido en la actividad de la compañía, se ha incluido un tercer reto estratégico:

- Recuperar el equilibrio de la compañía en un contexto de cambio social y crisis económica que afecta a la movilidad.

Para ello se han incluido en el plan proyectos específicos que recogen medidas para paliar esta situación y recuperar el equilibrio en este nuevo contexto socioeconómico.



El Plan Estratégico contiene 30 iniciativas que se concretan en 52 proyectos. Cada uno de estos proyectos han sido asignados a responsables (sponsors y dueños) que son los encargados de definir los planes de ejecución y de configurar los grupos de trabajo multidisciplinarios, que sean necesarios. Asimismo, para hacer un seguimiento de los proyectos, se han definido indicadores para medir el avance y éxito de estos.

RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

Tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, nacionales e internacionales, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario.

- 9.354 empleados (a 31 de diciembre de 2020).
- 265,4 millones de viajeros transportados.
- -40,54 EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros).
- 333,23 inversión (millones de euros).
- 5.253 circulaciones diarias.
- 14 núcleos de Cercanías.
- 744 trenes de Cercanías.
- 378 trenes de Media Distancia y AV Media Distancia.
- 271 trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia.

RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

Tiene por objeto social la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de producto siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenedores 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 al transporte ferroviario de mercancías.

- 955 empleados (a 31 de diciembre de 2020).
- -17,92 EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros).
- 9,98 Inversión (millones de euros).
- 14,3 millones de toneladas netas transportados.
- 205 clientes.
- 417.482 Automóviles transportados por ferrocarril.
- 1.165 Trenes a la semana.
- 242 Locomotoras operativas.
- 10.011 Vagones operativos.

Mercados

Renfe Mercancías, operador público para el transporte de mercancías por ferrocarril en España, se estructura en áreas comerciales especializadas por sectores:

- Automóvil: Mercado especializado en el transporte de automóvil terminado en vagones especializados y piezas y componentes de automoción en caja móvil/ contenedor. Atiende tanto al mercado doméstico como al internacional.

- Intermodal: Mercado especializado en el transporte de contenedores, cajas móviles y semirremolques, mediante trenes cliente (block train) y servicios multicliente.
- Multiproducto: Mercado especializado en el transporte de graneles sólidos (cemento, clínker, etc.), graneles líquidos (químicos, etanol, etc.), madera, materiales de construcción, transportes excepcionales en vagones especializados y mercancías paletizadas.
- Siderúrgicos: Mercado especializado en el transporte de productos siderúrgicos (bobinas, alambrón, chatarra, carril, tubería, etc.) en vagones especializados. Relación directa con la industria del automóvil.
- Ancho Métrico: Mercado especializado en el servicio intermodal de transporte ferroviario a través de la Red de Ancho Métrico: bobinas, aluminio, sosa a granel, arena de sílice.



RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

Esta sociedad tiene por objeto social la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Cuenta con un procedimiento de gestión para la obtención de acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y prestación de servicios a los nuevos operadores entrantes, con arreglo al escenario de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Este procedimiento se puede consultar en la página web de Renfe y contiene información pormenorizada sobre las características técnicas de las instalaciones, la descripción de los servicios ferroviarios conexos, los precios de acceso y el proceso de solicitud.

Prestación de Servicios de Mantenimiento de Material Rodante

La prestación de los servicios de mantenimiento de material rodante se lleva a cabo a través de los siguientes modos:

- Mantenimiento realizado con medios propios.
- Contrataciones con la industria privada.
- Para determinadas series, coexisten ambos modos de mantenimiento (Interno y Externo).

Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM)

Con fecha 15 de octubre 2020, Renfe Fabricación y Mantenimiento ha obtenido la certificación como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM) del Grupo Renfe para todo el material rodante, así como las certificaciones según Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la función de Desarrollo de Mantenimiento, función de Gestión de Flota y función de Ejecución del Mantenimiento.

Desde el 28 de julio 2015, estaba certificada para el material vagones por el Reglamento (UE) 445/2011 en las cuatro funciones, como Entidad Encargada de Mantenimiento del material rodante del Grupo Renfe.

A los 5 años desde la anterior certificación, era necesaria la renovación del certificado, coincidiendo con la entrada en vigor del nuevo Reglamento 2019/779 el 16 de junio 2020.

Este nuevo Reglamento ha motivado una mejora considerable en los procedimientos del nuevo Sistema de Gestión de Mantenimiento (SGM), en el sentido que:

- Aplica a todos los vehículos y se introduce con ello una mayor posibilidad de certificación de las funciones de mantenimiento externalizadas por parte de la propia EEM.
- El Sistema de Gestión del Mantenimiento se define desde la base de una gestión de los riesgos técnicos, según requisitos del 4º paquete ferroviario, estableciendo a nivel macroproceso del Grupo Renfe, el Proceso de Gestión de la Seguridad de la EEM con una nueva conceptualización de la gestión de los riesgos en el SGM de Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Se desarrolla y certifica por la EEM el Sistema de Gestión del Mantenimiento de Flota de Renfe Viajeros para la externalización de la función III del parque de Alta Velocidad y Servicios Comerciales.

- Se trasladan nuevos requisitos de gestión proactiva del riesgo y actividades del Plan Anual de Seguridad 2020 de Renfe Fabricación y Mantenimiento, a las Sociedades Participadas y Fabricantes en su función IV de mantenimiento.
- La Entidad Encargada de Mantenimiento seguirá siendo responsable del resultado de las funciones y las actividades de mantenimiento externalizadas y para ello establece un sistema para su supervisión y vigilancia.



Resultados de la Auditoría por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Renfe Fabricación y Mantenimiento ha sido auditada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el alcance e implantación del nuevo Sistema de Gestión del Mantenimiento (SGM) como Entidad Encargada de Mantenimiento, siendo el modelo auditado el siguiente:

— Función I. Función de gestión. Responsabilidad de Renfe Fabricación y Mantenimiento como EEM.

— Función II. Función de desarrollo de mantenimiento. Responsabilidad de Renfe Fabricación y Mantenimiento, con la externalización de ciertas actividades de la función II correspondiente al material de alta velocidad en la Dirección General de Desarrollo y Estrategia.

— Función III. Función de gestión de mantenimiento de flota. Responsabilidad de Renfe Fabricación y Mantenimiento, con la externalización de la gestión de mantenimiento de flota de alta velocidad y servicios comerciales en Renfe Viajeros.

— Función IV. Mantenimiento del material efectuado por Renfe Fabricación y Mantenimiento, con la externalización en sociedades participadas y fabricantes del resto de material.

El informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria concluyó con la propuesta favorable para la emisión del certificado como Entidad Encargada de Mantenimiento a Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A., según el modelo auditado y se emitió el certificado con fecha 4 de noviembre de 2020, y validez hasta el 3 de noviembre de 2025.

Por otro lado, pone en valor el esfuerzo realizado por la Sociedad en actualizar su sistema de gestión de mantenimiento, haciendo énfasis en la gestión del riesgo, lo que redundará en una evidente mejora de la seguridad del sistema.

Certificación Sistema de Gestión de Calidad

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A. dispone de un sistema de gestión de la calidad certificada por AENOR, conforme con la Norma ISO 9001:2015, y con el siguiente alcance:

— La fabricación, transformaciones, pintado y modificaciones; el mantenimiento integral (preventivo, correctivo, visitas/inspecciones de seguridad, asistencia técnica en línea, asistencia en accidentes); la reparación y pruebas de componentes de los subsistemas de vehículos ferroviarios. La gestión de proyectos de construcción de talleres e instalaciones para el mantenimiento de vehículos ferroviarios. La reparación y pruebas de máquinas eléctricas rotativas y motores térmicos, equipos y componentes mecánicos; la calibración de equipos de medición y ensayo; y la producción de rótulos autoadhesivos relacionados con el sector ferroviario. La Consultoría Técnica en Ingeniería de Mantenimiento ferroviario. El montaje del sistema de frenado 3D y FAT en vagones de Ancho Métrico.

Certificación Sistema de Gestión Ambiental

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A. dispone de un sistema de gestión ambiental certificado por AENOR, conforme con la Norma ISO 14001:2015, para las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, transformación y fabricación de vehículos ferroviarios e industriales y sus componentes; gestión de proyectos de construcción de instalaciones para el mantenimiento de vehículos ferroviarios.

— 3.043 empleados (a 31 de diciembre de 2020).

— -15,21 EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros). Pendiente cierre provisional.

— 22,79 inversión (millones de euros).

— 107 Bases de Mantenimiento.

- 17 intervenciones cíclicas de material Ancho Métrico.
- 97 intervenciones cíclicas de material autopulsado.
- 770 intervenciones cíclicas de menor entidad (a todo tipo material).
- 9 intervenciones cíclicas de locomotoras.
- 908 intervenciones cíclicas de vagones.
- 99 locomotoras de viajeros mantenidas.
- 183 locomotoras de mercancías mantenidas.
- 605 trenes autopulsados mantenidos.
- 12.144 vagones mantenidos.

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

Renfe Alquiler, tiene por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler o cualquier otra forma de puesta a disposición de material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, además de la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

- 7 empleados (a 31 de diciembre de 2020).
- 8,36 EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros).
- 4,14 inversión (millones de euros).
- 77 locomotoras de mercancías.
- 2.077 vagones para el transporte de mercancías.
- 31 trenes de viajeros de Media Distancia.



RENFE OF AMERICA LIMITED LIABILITY COMPANY

En 2018 Renfe fue seleccionado como “socio estratégico” del proyecto de construcción de la línea de alta velocidad entre Dallas y Houston, Texas. A raíz de ello, el objeto de esta filial es el desarrollo de este importante proyecto de alta velocidad y, en general, del negocio de Renfe en Estados Unidos.

En 2019, Renfe constituyó formalmente “Renfe of América”, su sociedad filial en Estados Unidos. El lanzamiento de esta filial se enmarca en el plan estratégico de Renfe, que tiene en la internacionalización uno de sus principales pilares.



Entorno ferroviario

Entorno regulatorio

El 14 de diciembre de 2016, el Parlamento Europeo aprobó el pilar de mercado o político de la reforma ferroviaria europea recogida en el Cuarto Paquete Ferroviario, que pretende incentivar a los operadores a orientarse a las necesidades de los usuarios, mejorar la calidad del servicio y la eficiencia económica del sistema, con el objetivo final de impulsar el transporte ferroviario de viajeros.

Con la conformidad del Parlamento Europeo al pilar político concluye la aprobación del conjunto de disposiciones que integran el Cuarto Paquete Ferroviario, que ha implicado la elaboración y aprobación de seis grandes propuestas para mejorar la eficiencia y la competitividad del ferrocarril en toda la UE, y cuyo objetivo es eliminar los actuales obstáculos institucionales, jurídicos y técnicos, creando una red ferroviaria europea plenamente integrada y liberalizada.

En abril de 2016, el Parlamento Europeo ya había aprobado el Pilar Técnico que, centrado en facilitar el acceso de las empresas a los mercados ferroviarios, contempla la homologación de los estándares y procedimientos ferroviarios y cubre ámbitos como la interoperabilidad, la seguridad o el papel de la Agencia Europea Ferroviaria (ERA) que, como responsable de la emisión de autorizaciones, homologaciones y certificados de seguridad para material rodante y operadores, se constituye en ventanilla única en pro de la operatividad, la agilidad y la transparencia de los procesos.

La liberalización contemplada en el 4º paquete ferroviario ya ha sido transpuesta a la legislación española. En concreto, el Real Decreto-ley 23/2018, aprobado por el Consejo de Ministros, modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que marca el 14 de diciembre de 2020 como fecha de inicio para la entrada de nuevas empresas ferroviarias en el transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios de larga distancia y alta velocidad.

En la actualidad, cualquier empresa que disponga de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad, que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, y haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria al administrador de infraestructuras, podrá prestar servicios en competencia con Renfe.

Esta fecha no afecta a los servicios sometidos a Obligación de Servicio Público (OSP), que abarcan las Cercanías, Media Distancia y AVANT. La normativa europea permite a los Estados miembros optar porque los servicios OSP no sean licitados obligatoriamente hasta 2023, período que puede ampliarse si existe un contrato vigente a dicha fecha. Por lo que al recoger esa normativa el Real Decreto-ley, asegura que Renfe preste los servicios hasta la finalización del contrato previamente firmado con la Administración General del Estado.

Además, el Real Decreto-ley completa y aclara el marco normativo actual, de forma que establece las bases jurídicas que regirán la futura competencia de Renfe y las nuevas empresas ferroviarias. En este sentido, se refuerzan los requisitos de independencia y transparencia de los administradores de infraestructuras ferroviarias frente a las empresas ferroviarias que operen en la red.

A su vez, el marco jurídico actual español sobre el acceso a las instalaciones de servicio ferroviarias y los servicios que se prestan en ellas, consagrado fundamentalmente en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario se ha visto desarrollado con la entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

Durante 2019, y para regular la entrada de operadores en los servicios comerciales de viajeros a partir del 14 de diciembre de 2020, Adif ha establecido unos acuerdos marco de capacidad que incluyen tres ejes/corredores:

- Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.
- Madrid-Levante (Valencia y Alicante).
- Madrid-Toledo-Sevilla-Málaga.

Cada uno de esos ejes/corredores dispone a su vez de una oferta de capacidad ordenada en tres paquetes, A, B y C, los cuales contemplan franjas horarias de capacidad que se han establecido basándose en la optimización de la infraestructura, así como en las demandas de los candidatos a adjudicación, y en la optimización de la rotación de sus trenes.

Presentadas las solicitudes de adjudicación, Adif realizó la preadjudicación de los diferentes paquetes de la siguiente forma:

Paquete A:

Renfe Viajeros

Parte con 96 trenes AVE y ocupará un 86% de media de la capacidad ofertada para este paquete en el conjunto de los tres corredores, entre finales de 2020 y finales de 2030. Así, incrementa su oferta actual en un 20%.

Paquete B:

ILSA: Air Nostrum (55%) y Trenitalia (45%)

Operará con 23 trenes Frecciarossa 1000 y ocupará el 70% de media de la capacidad ofertada para este paquete en el conjunto de los tres corredores, y tiene prevista su entrada en enero de 2022, tras la homologación del material en España.

Paquete C:

RIELSFERA: SNCF (100%)

Operará con 10 trenes Alstom Dúplex (dos plantas) ya homologados en España, y ocupará el 100% de la capacidad ofertada para este paquete en el conjunto de los tres corredores, y tiene prevista su entrada en diciembre de 2020.

Esta apertura del tráfico en España conllevará un alza en la capacidad ofertada del 50% en la relación Madrid-Barcelona, del 40% en Madrid-Levante, y del 60% en Madrid-Sur.

Entorno competitivo

La intensidad competitiva del transporte en España es significativamente más alta que la de otros países del entorno.

Si bien el transporte ferroviario todavía no está liberalizado, las empresas del Grupo Renfe compiten con otros modos de transporte:

- Carretera: el hecho de que España cuente con la segunda red de carreteras de alta capacidad más extensa del mundo y la mayoría de uso gratuito hace que el transporte terrestre de viajeros en coche y autobús y de mercancías en camión sea muy competitivo con el ferrocarril.
- Aéreo: España cuenta con una extensa red de aeropuertos, muchos de ellos cercanos a los centros de las ciudades y servidos por un número creciente de operadores aéreos, con una creciente participación de los denominados operadores de bajo coste. Además, muchos de los tráficos aéreos reciben aportaciones económicas de las autoridades locales para facilitar el que puedan ofrecer vuelos a precios baratos.
- Marítimo: España cuenta también con una amplia red de puertos que facilitan la realización de forma competitiva de actividades de transporte marítimo fundamentalmente de mercancías.

El mercado de transporte ferroviario de mercancías inició su liberalización en España en 2005, si bien no se produjo la entrada efectiva de otras empresas ferroviarias privadas hasta 2007. El sector opera en régimen de libre competencia distinguiéndose:

- Por una parte, una competencia intramodal entre las empresas ferroviarias que operan en España.
- Por otra, una competencia entre modos con presencia mayoritaria del transporte terrestre de mercancías por carretera, alcanzando una cuota modal superior al 95%.

Por otra parte, las mejoras tecnológicas de todos los modos de transporte, los sistemas de información y las mejoras de las infraestructuras están facilitando el desarrollo de nuevos modelos de negocio ligados al transporte tanto de viajeros como de mercancías. Todos estos desarrollos están facilitando la aparición de nuevos actores dentro del sector de la movilidad. Así, ya se han desarrollado servicios que proporcionan nuevas alternativas para el transporte de viajeros y de mercancías, tanto en entornos urbanos como interurbanos.

Hay que tener en cuenta que el transporte de mercancías en España es un sector económico de una importancia estratégica creciente. Entre los factores clave que determinan su relevancia cada vez más significativa destacan:

- La contribución al desarrollo de otros sectores importantes de la economía nacional.
- La aportación a la mejora de la competitividad del país en un escenario globalizado que exige disponer de mayor capacidad para atender el volumen creciente de intercambios comerciales a escala mundial.
- La estratégica posición geográfica de España que le permite contar con unas magníficas condiciones para convertirse en un gran nodo logístico en Europa.

En este contexto, la penetración del ferrocarril en la estructura de movilidad de las mercancías en España resulta insuficiente (en el entorno de 5%). España se encuentra lejos de alcanzar valores de equilibrio modal similares a los de la Unión Europea.

En ese sentido, es ineludible la necesidad de apostar por el modo ferroviario para el transporte terrestre de mercancías para aproximar la cuota modal de España a la de otros países europeos comparables aprovechando su fortaleza como plataforma portuaria de primer nivel y su posicionamiento estratégico.

El ferrocarril de mercancías se caracteriza por ser un modo seguro y eficiente en el consumo energético cuya sostenibilidad para la movilidad de las mercancías y para la sociedad en su conjunto es evidente. El modo ferroviario evita la circulación de mercancías peligrosas por las redes viarias nacionales y reduce de manera significativa los costes globales externos que se derivan del sistema de transporte.

Marcas, productos y servicios

Alta Velocidad



Larga Distancia



Media Distancia Alta Velocidad



Media Distancia



Cercanías



Ancho Métrico



Trenes Turísticos



Trenes Turísticos: Galicia, Asturias y Medieval de Sigüenza

Mercancías



Servicios



Desarrollos de identidad de marca realizados durante el año 2020

Renfe ha trabajado en el desarrollo e implementación de varias identidades nuevas para reflejar visualmente diversos aspectos de interés, como el refuerzo de su posición como medio de transporte más sostenible o como otros que apuntalan el esfuerzo por la internacionalización de la empresa.

Nueva identidad de "Renfe of America"

Se ha desarrollado la imagen corporativa de la sociedad en Estados Unidos "Renfe of America". Este trabajo, que ha sido realizado internamente, aborda el primer proyecto de internacionalización de la marca Renfe a nivel de identidad corporativa.

Así, la logomarca se vincula al país introduciendo una gama de colores fuertemente asociados a su nacionalidad. Esta solución permitirá en un futuro declinar posibles soluciones similares cambiando la base de colores, pero manteniendo el diseño y reforzando el vínculo entre ellas, si fuera necesario.

El logotipo de "Renfe of América" se compone de 3 elementos: logomarca Renfe, rótulo América e isotipo. Las líneas que componen el isotipo representan la cabeza tractora de un tren a modo explicativo del servicio que ofrece la compañía. Estas líneas podrán funcionar de modo independiente como isotipo y servirán como base para el sistema visual que acompañará a la marca. La línea que atraviesa la palabra América simula un trayecto o recorrido y aporta el efecto de movimiento.

Logotipo



Tipografía base utilizada

AMERICA

DIN 1451 STD ENGSRIFT

Uso de una tipografía muy legible y rotunda, sin serifa y con relación entre los caracteres muy equilibrada, respetando los espacios con la Logomarca y el Isotipo para que el texto "respire" y se perciba como un todo.

Colores



PANTONE 2425C

C	100	R	22	
M	85,49	G	49	
Y	35,56	B	90	
K	31,21			#16315A



PANTONE 193C

C	16,17	R	196	
M	100	G	13	
Y	76,37	B	60	
K	5,25			#C40D3C



PANTONE 648C

C	48,5	R	135	
M	100	G	0	
Y	29,64	B	100	
K	13,58			#870064

Identidad para el “Transporte sostenible”

La nueva imagen visual pone en valor la implicación y la aportación de la compañía a la sostenibilidad. El logotipo “Transporte Sostenible Renfe” se construye mediante un pictograma de hojas, asociadas a la sostenibilidad y medio ambiente, que acompaña al tren.

Se ha utilizado la tipografía Neutra Text light, buscando una fácil lectura y equilibrio, dejando espacio suficiente entre ellos para que el texto “respire” y todo el conjunto se perciba de forma armónica. Se utiliza como color principal el verde, por su asociación con los elementos de la naturaleza y su equilibrio vital.

Este logotipo se ha implantado de forma progresiva en toda la flota de trenes eléctricos de la compañía, adaptando y normalizando su aplicación para cada una de las series y distintos espacios.

Rotulación trenes



Logotipo



Tipografía base utilizada



NEUTRA TEXT LIGHT

Pictogramas de hojas acompañando el del tren asociadas a la sostenibilidad y medio ambiente.
Icono de tren con formas amables redondeadas. (Diseño propio)

Colores



PANTONE

C 100	R 22	
M 85,49	G 49	
Y 35,56	B 90	
K 31,21		#16315A



BLANCO

C 0	R 255	
M 0	G 255	
Y 0	B 255	
K 0		#FFFFFF



NEGRO

C 100	R 0	
M 100	G 0	
Y 100	B 0	
K 100		#000000

Factores y Tendencias

Se enumeran a continuación los principales factores y tendencias que afectan a la actividad que Renfe desarrolla:

○ Empoderamiento del cliente. Las nuevas tecnologías están facilitando que el cliente tenga cada vez un mayor acceso a la información. Esto le permite tomar decisiones de movilidad ajustadas a sus necesidades específicas. Esto le hace también ser cada vez más exigente en todos los aspectos de su “Customer Journey”.

○ Digitalización. La digitalización es un elemento transversal que está afectando a todas las áreas del transporte, empezando por el cliente: el acceso a la información en tiempo real, la compra, la optimización de las operaciones, la gestión de incidencias, la irrupción de la COVID-19 ha supuesto una disrupción en la compañía por la creciente demanda de servicios digitales por clientes y trabajadores lo que ha supuesto un esfuerzo muy importante de adaptación a este nuevo entorno.

○ La ciudad sostenible. Las ciudades están cada vez más volcadas en mejorar las condiciones ambientales de sus habitantes mediante la introducción de restricciones al transporte contaminante, acompañadas de medidas que facilitan el transporte sostenible.

Actualmente, el 55 % de las personas en el mundo vive en ciudades, y es probable que esta proporción aumente hasta un 13 % de cara a 2050. La urbanización va a continuar y lo va a hacer más rápido en los países de ingresos bajos y medios, lo que plantea un reto y una oportunidad para el desarrollo de un transporte sostenible.

Abordar el reto demográfico con el objetivo de apostar por la creación de oportunidades en todos los territorios y promover la igualdad social mejorando las condiciones de movilidad, es otro de los desafíos que se presentan en el futuro.

○ Economía colaborativa / Movilidad como servicio. Aumento en el número de personas y empresas que en lugar de comprar activos para su movilidad (coche, camión, bicicleta, etc.) optan por pagar por su uso.

○ Sostenibilidad. Disponer de sistemas de transporte más sostenibles es esencial para limitar el calentamiento global del planeta por debajo de un incremento de 2 grados centígrados. Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas del ferrocarril. En España, el cumplimiento de los objetivos nacionales de transferencia modal hacia el ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, permitirían una paulatina reducción de emisiones en la próxima década, alcanzando en 2030 una reducción del 2% en el sector del transporte.

○ Electrificación. Las mejoras en los motores eléctricos darán como resultado una reducción de la huella ambiental de todos los modos de transporte. Las mejoras en la capacidad de almacenamiento de energía eléctrica facilitarán la expansión de la energía eólica y solar.

○ Energías alternativas. Dentro del desarrollo de alternativas sostenibles para el transporte, destaca en el ámbito ferroviario la utilización del hidrógeno, cuyo primer tren comercial lleva un breve tiempo operando en Alemania. En otros países europeos se contempla y estudia esta energía como sustituta del diésel.

○ Inteligencia Artificial. El aumento de la capacidad de capturar y procesar información va a afectar a todas las áreas del transporte:

- A infraestructura: mejora del diseño y su mantenimiento.
- A vehículos: generalización del mantenimiento predictivo.
- A personas: mayor conocimiento del cliente y por tanto posibilidad de ofrecer servicios más adecuados a sus deseos y necesidades.
- A operaciones: mejora en la operación de los sistemas de transporte que permitirá aumentar la capacidad y/o reducir tiempos de viaje con la infraestructura existente.

○ Cambios en el comercio mundial. La globalización y la disrupción digital, junto a otros factores como el auge de los países emergentes en la economía mundial y cambios en

el mercado global, como la aparición de aranceles, evidencian la transformación del comercio mundial y su funcionamiento.

- Liberalización ferroviaria. Se ha convertido en la estrategia óptima para hacer del ferrocarril un modo de transporte que gane peso y músculo frente a otros modos y que redunde en una mayor sostenibilidad del ecosistema en su conjunto.
- Crisis de la COVID-19. Trae una disrupción en el paradigma social con cambios de hábitos que tendrán repercusión futura:
 - Conciencia colectiva de la importancia del cuidado sanitario.
 - Nuevos usos sociales originados en el cambio de costumbres en la manera de relacionarnos.
 - Nuevas prácticas laborales surgidas con la pandemia y que tienen vocación de permanencia.
- La demanda de transporte se verá afectada. La capacidad de resiliencia y adaptación serán esenciales para incrementar la posición del ferrocarril dentro del mercado de la movilidad.



Obligaciones de Servicio Público

Son los servicios ferroviarios declarados como Obligación de Servicio Público. Su gestión corresponde, dentro de la estructura de Renfe Viajeros, a la DAN de Cercanías y Otros Servicios Públicos. En función de la Administración financiadora, distinguimos entre:

Servicios Públicos competencia de la Administración General del Estado

Entre 2010 y 2013, la Administración General del Estado (AGE), en el ámbito de su competencia, ha realizado varios bloques de declaración de Obligaciones de Servicio Público (OSP) aprobados en Consejo de Ministros. Los servicios declarados con OSP son los siguientes:

- Servicios de Cercanías sobre la red convencional.
- Servicios de Cercanías prestados sobre la red de ancho métrico, antigua Feve, ampliándose en las relaciones Vigo-Tui, Alicante-Villena, Castellón-Vinarós y Villarrubia-Córdoba-Rabanales-Alcolea.
- 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.
- Las relaciones Puertollano-Mérida-Badajoz y Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos, que con anterioridad formaban parte de los Convenios con la Junta de Extremadura y con el Gobierno de Aragón, respectivamente.

Servicios Públicos competencia de la Generalitat de Cataluña

El 1 de enero de 2010 se procedió a la transferencia a la Generalitat de Cataluña de la competencia sobre los servicios de Cercanías y de media distancia prestados en dicho ámbito territorial sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico.

Con fecha 17 de junio de 2013 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control Renfe/Generalitat, el texto del contrato para la prestación de los citados servicios por parte de Renfe durante el período 2011-2015, el cual quedó pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En tanto se produce dicha aprobación, y en aras de no deteriorar la situación financiera de Renfe, el Gobierno ha incluido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado de los sucesivos años, una disposición adicional dotando de consignación presupuestaria al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para que, previa verificación por parte de la Intervención General de la Administración del Estado de las propuestas de liquidación de la valoración económica de los servicios prestados por Renfe Viajeros, proceda a realizar una entrega a cuenta a dicha entidad por el resultado de esas verificaciones y a la espera de la firma definitiva del citado contrato.

Servicios Públicos competencia de otras Comunidades Autónomas

Los contratos establecidos con la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón, reguladores de los servicios prestados para las correspondientes Comunidades Autónomas en anteriores ejercicios, finalizaron su vigencia el 31 de diciembre de 2017, encontrándose en fase de negociación los acuerdos para la liquidación de los ejercicios 2018 a 2020.

A fin de mantener la oferta en determinadas relaciones que no son objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado, durante el año 2020 se ha continuado prestando a las Comunidades Autónomas de Extremadura y Aragón, los

mismos servicios de años anteriores, con las restricciones impuestas por la pandemia, a la espera de que se firmen los respectivos contratos con dichas Comunidades Autónomas.



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 PAÍS	2020	2019
	(MILLONES DE EUROS)	
España	472,68	96,22
Arabia Saudita	0,07	4,36
EE. UU. (Tejas)	0,73	0,07
Total (*)	473,34	100,65

(*) Dato atribuido a la Entidad dominante.

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

IMPUESTO SOBRE BENEFICIO PAGADO PAÍS	2020	2019
	(MILLONES DE EUROS)	
España	- (*)	10,84(**)
Arabia Saudita	-	-
EE. UU. (Tejas)	- (***)	0,02
Total	-	10,86

(*) Durante el año 2020 no se han realizado pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades del 2020 y se recibieron devoluciones por este concepto por importe de 6,24 millones de euros. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2020 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios del ejercicio 2020.

(**) Durante el año 2019 se realizaron pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades del 2019 por importe de 19,75 millones de euros no habiéndose producido en el ejercicio 2019 devoluciones por este concepto. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2019 tendría como resultado una devolución por importe de 8,91 millones de euros, una vez deducidos los pagos fraccionados anteriormente indicados, determinando una tributación neta estimada del impuesto sobre beneficios del ejercicio 2019 de 10,84 millones de euros.

(***) Durante el año 2020 se ha pagado el importe de 0,02 millones de euros correspondiente al impuesto sobre sociedades federales del ejercicio 2019.

SUBVENCIONES

Son aplicables al Grupo las siguientes subvenciones:

Subvenciones concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público (OSP) competencia de la AGE

	2020	2019
	(MILES DE EUROS)	
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	380.245	350.117
Obligaciones de servicio público de Cercanías	608.173	461.475
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	119.971	122.531
Total	1.108.389	934.123

Subvenciones concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público (OSP) competencia de la Generalitat de Cataluña

	2020	2019
	(MILES DE EUROS)	
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	78.066	55.181
Obligaciones de servicio público de Cercanías	245.640	179.457
Total	323.706	234.638

Subvenciones recibidas de otras Administraciones Públicas (Comunidades Autónomas o Ayuntamientos)

	2020	2019
	(MILES DE EUROS)	
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	19.359	28.163
Junta de Extremadura	814	3.518
Diputación General Aragón	1.583	4.094
Total	21.756	35.775

Subvenciones de capital recibidas para financiar los activos fijos

Las subvenciones de capital, que provienen fundamentalmente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), se destinan a financiar la estructura fija de la empresa y tienen el carácter de no reintegrables. Se registran una vez concedidas, siempre que se cumplan las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción, como ingresos en el patrimonio neto, imputándose al resultado del ejercicio en proporción a la amortización correspondiente a los activos financiados con las mismas o, en su caso, cuando se produzca la enajenación, baja o corrección valorativa por deterioro de los activos que subvencionan.

Adicionalmente, existen subvenciones aportadas por la Comisión Europea, que proporciona ayudas para financiar proyectos que permitan el desarrollo de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T) en 2030. Asimismo, se han recibido subvenciones vinculadas al programa de innovación CEF (Connecting Europe Facility) para financiar proyectos de innovación europea, actualmente el desarrollo de ERTMS, así como un proyecto para el uso de gas natural licuado como energía de tracción (Proyecto GNL). En 2020 se han registrado en el patrimonio neto subvenciones de capital procedentes de Proyectos CEF, de acuerdo con el criterio de devengo contable, por el siguiente importe:

- Proyecto para la instalación y actualización al nivel 2 base 3 del ERTMS, que afectaría a Renfe Viajeros, por importe de 3.637 miles de euros (2.728 miles de euros, una vez descontando el efecto impositivo), con el siguiente desglose:

PROYECTO	IMPORTE 2020 (MILES DE EUROS)
2015-ES-TM-0011-W	3.305
2016-ES-TM-0027-W	332
Total	3.637

- Proyecto GNL, que afectaría a la EPE, por importe de 144 miles de euros (108 miles de euros descontado el efecto impositivo).



Calidad del servicio

Durante 2020, no se han realizado encuestas de calidad en Renfe Viajeros para los servicios de Obligación de Servicio Público por resolución de la Comisión de Seguimiento del contrato con el Estado, a propuesta de Renfe.

En lo que se refiere a servicios comerciales de viajeros y mercancías no se han realizado por los siguientes motivos:

- La situación de movilidad completamente atípica impedía que los datos fueran válidos a efectos históricos debido a los cambios en el perfil de cliente, en sus hábitos de movilidad, etc.
- El riesgo de contagio para encuestados y encuestadores.
- Las recomendaciones sanitarias de no hablar en el interior de los trenes (la entrevista dura habitualmente unos 15 minutos).
- La imposibilidad de mantener la entrevista en un clima privado, ya que el encuestador debería intentar situarse al menos a dos metros, y esto podía sesgar las respuestas.
- El rechazo de los viajeros/as a realizar la entrevista en este contexto, al menos de ciertos segmentos de edad.

SERVICIOS COMERCIALES

	2020	2019
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,91	7,91

OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO

	2020	2019
Alta Velocidad-Media Distancia	7,55	7,55
Media Distancia	6,83	6,83
Cercanías Madrid	7,13	7,13
Rodalies Cataluña (*)	6,03	6,03
Cercanías Asturias	7,32	7,32
Cercanías Bilbao	6,65	6,65
Cercanías Cádiz	7,90	7,90
Cercanías Málaga	7,71	7,71
Cercanías Murcia-Alicante	6,70	6,70
Cercanías San Sebastián	7,26	7,26
Cercanías Santander	7,37	7,37
Cercanías Sevilla	7,31	7,31
Cercanías Valencia	6,33	6,33
Cercanías Zaragoza	7,67	7,67
Feve	6,60	6,60

(*) Solo núcleo Barcelona.

TRENES DE MERCANCÍAS

	2020	2019
Mercancías	6,34	6,34

Reclamaciones de clientes

Servicios de Viajeros

En los servicios de Alta Velocidad, Larga Distancia y Media Distancia los retrasos son la principal causa de reclamación de los clientes, mientras que en los servicios de Cercanías el motivo principal son los títulos de transporte.

RECLAMACIONES POR CADA 1.000 VIAJEROS

	2020	2019
Alta Velocidad - Larga Distancia	6,58	2,56
Media Distancia	1,66	1,05
Cercanías	0,19	0,16
Atendo (por cada 1.000 asistencias)	1,72	1,52
Ancho Métrico	0,37	0,61

Así, los clientes que quieran formular alguna reclamación o resolver gestiones relacionadas con su viaje puede hacerlo a través de los Centros de Servicios al Cliente AVE en Madrid Puerta de Atocha, Sevilla Santa Justa, Zaragoza Delicias, Lleida Pirineos, Córdoba, Barcelona Sants y Málaga María Zambrano. En el resto de las estaciones puedes dirigirte a los Servicios de Atención al Cliente. Asimismo, pueden comunicarse con Renfe mediante la Oficina de Atención al Cliente, disponible en la web de Renfe, por la que podrá indicar sus sugerencias, comentarios, quejas y solicitudes de información.

Servicios de Mercancías y Logística

RECLAMACIONES

	2020	2019
Mercancías	57	55

Reclamaciones, multas y sanciones

Durante el año 2020, el número de reclamaciones iniciadas contra Renfe y tramitadas ascendió a 192, lo que implicó un importe de las resoluciones estimatorias de 598.835 euros. De éstas, el 84,9% correspondió a lesiones en el tren y en la estación.

Por otro lado, Renfe recibió en el año 2020 38 denuncias administrativas, por un importe total de 39.799 euros. El 26,4% de las mismas correspondieron a temas relacionados con consumo.

EXPEDIENTES TRAMITADOS

	2020	2019
Número de expedientes tramitados	192	226
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	598.835	265.845

TIPOLOGÍA DE LOS EXPEDIENTES TRAMITADOS

Arrollamientos	1	1
Lesiones en el tren	83	91
Lesiones en estación	80	101
Otros	28	33

DENUNCIAS

Número de denuncias recibidas	34	38
Importe económico (€)	39.799	102.196

TIPOLOGÍA DE DENUNCIAS (Número)

Incendios	3	2
Consumo	9	10
Agencia de Protección de Datos	0	3
Competencia	0	1
Disciplina laboral	19	12
Otros	3	10

ACTUACIONES PENALES

	2020	2019
Número de actuaciones penales	6	5
Importe económico (€)	267.576,44	202.830,90

TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES PENALES (Número)

Arrollamientos de personas	0	1
Lesiones	1	1
Incidentes en el tren	2	0
Accidentes laborales	0	1
Otros	3	2

Salud y seguridad de los clientes

Instalación de desfibriladores en estaciones y centros de trabajo

Esta medida supone dar continuidad al papel activo de Renfe en la implantación y uso de estos dispositivos por parte de los profesionales que desempeñan sus funciones en los lugares de trabajo en los que se ubican, para lo que han sido convenientemente formados. El criterio empresarial para la instalación de estos dispositivos, además de cumplir la legislación nacional y autonómica, está basado en disponer de ellos en estaciones y centros de trabajo que dispongan de Plan de Autoprotección o que al menos dispongan de una ocupación igual o superior a 1.500 personas, así como en estaciones y centros de trabajo que tengan una consideración “singular” con arreglo a superficie, intermodalidad, ubicación, etc. También disponer de al menos un desfibrilador por línea de Cercanías. Los aparatos están disponibles en espacios públicos para que cualquier ciudadano los pueda usar, son externos semiautomáticos (DESA) y se suelen situar en vitrinas, señalizados con un símbolo universal.

Medidas destinadas a aumentar la seguridad en estaciones

Renfe está trabajando en la implantación de medidas para evitar los arrollamientos que se producen en estaciones al cruzar las vías entre andenes.

Para ello, el procedimiento específico de información visual y auditiva en estaciones y trenes, denominado “Cruce de vías”, tiene como objeto definir y establecer criterios a la hora de emitir mensajes a los viajeros/as sobre el cruce de vías, tanto en estaciones dotadas de pasos habilitados, elevados, inferiores y entre andenes, así como en los trenes en los que sea posible, con el fin de minimizar los riesgos por arrollamiento. Su ámbito de aplicación son estaciones y trenes de Cercanías y Media Distancia gestionados por Renfe Viajeros en los que se disponga de medios para la emisión de mensajes y sea técnicamente posible.

Actualmente, se han implantado los avisos por megafonía y teleindicadores en todas las estaciones de los Núcleos de Cercanías y se sigue trabajando en la implantación de mensajes en la megafonía y los teleindicadores de los trenes.

Adicionalmente, se han colocado a ambos lados en las puertas de acceso a los vehículos, tanto en el interior como en el exterior de estos, pictogramas complementarios que alertan a los clientes de la prohibición del cruce de vías por sitios no habilitados.

Nuevo algoritmo de venta para evitar que las personas de diferentes compras viajen juntas

La finalidad del nuevo algoritmo es que las personas viajen con la mayor distancia social posible, haciendo que se adjudiquen las plazas distanciadas, siempre que sea posible. A la hora de realizar una compra, el sistema tiene en cuenta el estado de ocupación de las plazas cercanas, alojando a los clientes de manera alterna, excepto cuando se compran varios billetes en una operación.

Con este ajuste en el sistema de venta, se satisface una de las principales demandas de los clientes, al facilitar la distancia social cuando la ocupación del tren lo permite.

Proveedores

Los contratos de Renfe están sujetos a las normas 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 a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, para aquellos expedientes iniciados antes del 25 de febrero de 2020, fecha a partir de la cual se rigen por el 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, que resultan de aplicación para los contratos de obras cuyo valor estimado sea superior a 5.350.000 euros y para los contratos de servicios y suministros cuyo valor estimado sea superior a 428.000 euros.

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

Como consecuencia de la aplicación de todo el conjunto normativo que se ha descrito, los procedimientos de contratación de Renfe respetan los principios de publicidad, transparencia, igualdad de trato y no discriminación y, en algunos aspectos van más allá de las exigencias legales. Así, por ejemplo, el Grupo Renfe viene licitando con publicidad contratos cuyo valor estimado está comprendido entre 5.000 euros y 15.000 euros cuando se trata de servicios y suministros, y entre 5.000 euros y 40.000 euros cuando se trata de obras, aun cuando legalmente no tenga obligación de hacerlo.

PROVEEDORES E IMPORTE ADJUDICADO

	2020	2019
Adjudicatarios (*)	897	1.324
Importe (millones de euros)	1.241,00	770,41

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

PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS EN LA ADJUDICACIÓN DE LOS CONTRATOS DE RENFE 2020

	Nº DE CONTRATOS	IMPORTE (MILES DE EUROS)	% SOBRE EL VOLUMEN CONTRATADO
Gestión Simplificada Abierto	93	977,84	0,08%
Gestión Simplificada Contratación Directa	320	3.055,32	0,25%
Gestión Simplificada Negociado con Publicidad	3	29,27	0,00%
Abierto	749	242.561,46	19,55%
Negociado con Publicidad	58	425.060,19	34,25%
Restringido	4	88.773,21	7,15%
Contratación Directa	204	42.460,70	3,42%
Negociado sin Publicidad	387	170.469,04	13,74%
Contrato basado en acuerdo marco	1.038	139.927,15	11,28%
Modificaciones contrato basado en acuerdo marco	61	1.611,07	0,13%
Modificaciones resto	157	126.074,05	10,16%

PRINCIPALES 20 PROVEEDORES DE RENFE POR IMPORTE FACTURADO 2020

	IMPORTE (MILES DE EUROS)
Patentes Talgo, S.L.	276.991
Adif Alta Velocidad	240.467
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias - Adif	59.345
ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.	58.264
ALSTOM Transporte, S.A.	54.836
NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A.	47.851
Ferrovial Servicios, S.A.	40.998
ALTHENIA, S.L.	35.577
IRVIA Mantenimiento Ferroviario, S.A.	35.359
CAF -Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.	33.776
Clece, S.A.	26.832
Acciona Facility Services, S.A.	21.931
UTE TDE TME TSOL XIV	21.134
Equumedia XL, S.L.	18.801
INECO - Ingeniería y Economía del Transporte SME MP, S.A.	15.418
UTE AN465	14.788
UTE ACTREN BTREN	14.616
Garda Servicios de Seguridad, S.A.	13.893
Interserve Facilities Service, S.A.	13.861
IBM - International Business Machine, S.A.	13.069

Periodo Medio de Pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2020 el Grupo Renfe ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 60,14 días.

Mesas de contratación

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

Integrando la RSC en la cadena de proveedores

En línea con las directrices marcadas por la nueva normativa de contratación pública, el Grupo Renfe incorpora criterios sociales y medioambientales en sus licitaciones. Este planteamiento conlleva incrementar los requisitos que se pedían hasta ahora a los contratistas del Grupo Renfe. El objetivo es seguir incorporando cláusulas de manera transversal, siempre que tengan relación con el objeto de la contratación ya que, de acuerdo con la legislación, las cláusulas sociales y ambientales deben estar vinculadas al objeto del contrato y ser proporcionales. También se toman en consideración otros criterios, en atención al objeto de cada contrato, como pueda ser el facilitar el acceso a la contratación pública de las pequeñas y medianas empresas, así como a las empresas de economía social.

En este sentido, las condiciones sociales y ambientales pueden incluirse en la definición del objeto del contrato, en la selección del contratista, en los criterios de adjudicación, en los criterios de desempate y como condiciones de ejecución del contrato.

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, y entre los criterios cualitativos que se están estableciendo para evaluar la mejor relación calidad-precio se están tomando en consideración aspectos medioambientales o sociales vinculados al objeto del contrato, que pueden ser, entre otros, los siguientes: respecto a las características medioambientales, están podrán referirse, entre otras, a la reducción del nivel de emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos; al empleo de medidas de ahorro y eficiencia energética y a la utilización de energía procedente de fuentes

renovables durante la ejecución del contrato; así como al mantenimiento o mejora de los recursos naturales que puedan verse afectados por la ejecución del contrato, respecto a las características sociales a considerar a la hora de evaluar la mejor relación calidad-precio de los contratos a adjudicar se toman en consideración, entre otros, el fomento de la integración social de determinados colectivos (como por ejemplo, desempleados de larga duración, personas con discapacidad), los planes de igualdad de género que se apliquen en la ejecución del contrato, el fomento de la contratación femenina, la conciliación social de la vida laboral, personal y familiar, así como la formación y la protección de la salud y la seguridad en el trabajo, entre otros.

En cuanto a las condiciones especiales de ejecución, éstas pueden ir referidas, entre otras cuestiones, al cumplimiento de las correspondientes obligaciones en materia laboral, de prevención de riesgos, de seguridad social y en materia tributaria. El incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución puede ser causa de penalización e incluso, en determinados casos, puede llegar a ser causa de resolución del contrato en atención a las circunstancias concurrentes que se detallen en los pliegos de condiciones particulares.

Sistemas de supervisión y auditoria de proveedores

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 definido en los documentos contractuales, y que los adjudicatarios correspondientes cumplen con las obligaciones que se determinan en los contratos.

Adicionalmente, y en función de determinadas circunstancias, como pueden ser el ámbito geográfico de desarrollo de los contratos o el carácter estratégico de la prestación, en ocasiones se contrata un servicio de inspección *ad-hoc*, que tiene por objetivo verificar el cumplimiento de las prestaciones contratadas y que éstas se ejecutan conforme a las condiciones definidas. Un ejemplo de este tipo, lo constituye el contrato de inspección de los servicios de limpieza de trenes, estaciones y resto de instalaciones del Grupo.

El Grupo Renfe también han puesto recientemente en funcionamiento, un servicio que permite verificar online, a partir de la documentación que presentan los contratistas y subcontratistas, el cumplimiento por parte de éstos de sus obligaciones en relación a la prevención de riesgos; de sus obligaciones tributarias, fiscales y de Seguridad Social; así como de los requerimientos y compromisos adquiridos en la presentación de ofertas de aspectos de carácter social y medioambiental relacionados con el objeto de la prestación.

Internacionalización

Renfe cuenta con casi 80 años de experiencia en la operación de transporte ferroviario en España, con una amplia red de larga distancia, transporte regional, cercanías y transporte urbano. Fruto de dicha experiencia, Renfe acumula un gran conocimiento en la operación de diferentes tecnologías, anchos de vía y material rodante de diferentes fabricantes.

Además, es pionero en la implementación de sistemas de señalización de última generación, como el ERTMS, y líder mundial en alta velocidad, operando la segunda red del mundo por extensión, solo por detrás de China.

Por otro lado, la liberalización del sector en Europa y el empuje del sector ferroviario en el ámbito internacional, hacen que existan gran cantidad de proyectos en marcha en diferentes fases. Estos proyectos suponen un amplio abanico de oportunidades en las que volcar la experiencia de Renfe.

Estos dos factores, colocan a Renfe en una situación inmejorable para, utilizando la valiosa experiencia acumulada en su historia, ser un actor de relevancia en el mercado internacional, aprovechando las oportunidades que se abren en el sector del transporte ferroviario, tanto en larga distancia, especialmente en alta velocidad, como media distancia, o transporte urbano y de cercanías.

Adicionalmente a los proyectos internacionales que Renfe está desarrollando en diversos países, la compañía ha mantenido las líneas de actividad que han venido caracterizando

su presencia internacional, como son los servicios internacionales conjuntos de viajeros con otras empresas ferroviarias del entorno de la UE, Comboios de Portugal y SNCF; fortaleciendo, con el fin de salvaguardar los intereses de la compañía en el exterior, la presencia e influencia de Renfe en las diferentes organizaciones internacionales ferroviarias; suscribiendo memorandos de entendimiento bilaterales; y participando en proyectos de cooperación en diversos países.

Proyectos Específicos

Proyecto Haramain: el desarrollo de la Alta Velocidad en Arabia Saudita

El "Proyecto Haramain High Speed Railway" (HHR), es la primera línea ferroviaria para transporte de viajeros en alta velocidad en Arabia Saudita, que une las ciudades de Medina y La Meca, con estaciones intermedias en la ciudad costera de Jedahh y en la Ciudad Económica Rey Abdullah. Es un proyecto estratégico del Reino de Arabia Saudita, cuya Fase 2 fue adjudicada a un consorcio Hispano-Saudí. En el consorcio participan catorce empresas, 12 españolas y 2 saudíes. De las empresas españolas, 3 son públicas, Renfe, Adif e INECO, y el resto son privadas.

El Contrato por un importe de 6.736 millones de euros, y tiene un alcance que incluye el diseño, construcción y puesta en servicio de la superestructura y los sistemas de la línea, el suministro de 35 trenes para el servicio comercial de viajeros más un tren VIP y la operación, mantenimiento y explotación de esta línea ferroviaria durante un período de doce años a partir de la fecha de comienzo de los servicios de viajeros.

Este proyecto consta de dos fases:

- 1º CAPEX, o fase de Construcción, que en el caso de Renfe supone la participación en la construcción de los talleres para el mantenimiento del material rodante, la formación del personal de conducción, del personal comercial y del personal del Centro de Control de Operaciones, entre otros.

- 2º OPEX, o fase de Operación y Mantenimiento, que en el caso de Renfe supondrá la prestación de servicios de conducción para los movimientos comerciales, el control de estos desde el puesto de mando y la gestión y ejecución de diversos servicios a bordo y en tierra.

Aunque el comienzo del período de doce años de concesión para operación, mantenimiento y explotación de la línea ferroviaria de AV HHR está previsto para el 31 de marzo de 2021, ya desde octubre de 2018 y hasta marzo de 2020, el Consorcio del que Renfe forma parte ha llevado a cabo una pre-operación (operación limitada y parcial) de la línea y de los servicios comerciales de viajeros, en cuya operación Renfe ha desempeñado un papel fundamental como entidad miembro del Consorcio encargada de liderar tanto dicha operación como la empresa consorcial saudí titular de la Licencia para operar el HHR (denominada Saudi Spanish Train Project Co. Ltd. (SSTPC). Esta operación parcial comenzó realizándose cuatro días a la semana (jueves, viernes, sábados y domingos), entre las estaciones de La Meca, Jeddah KAEC y Medina. Con objeto de seguir disponiendo de los tres días restantes para la terminación de los trabajos de construcción y la realización de pruebas de trenes y de la infraestructura.

Durante el primer año de pre-operación, el servicio comercial se incrementó en un 77% las plazas ofertadas y los días programados se incrementaron a todos los días a la semana. Además, durante los períodos del mes de Ramadán y de la peregrinación anual a meca (Hajj) se incrementó la oferta comercial para dar un servicio adecuado a los días de mayor afluencia de viajeros, coincidiendo con las fechas más significativas en el calendario musulmán. En total, durante las semanas de Ramadán se trasladaron 132.557 viajeros, y en la del Hajj 69.289 viajeros. Se programaron 434 trenes en ambos períodos, de los cuales 78 fueron en doble configuración durante el Hajj.

En 2019 se produjo un incendio en la estación de Jeddah que ocasionó importantes daños materiales, aunque afortunadamente sin víctimas. Como consecuencia de este grave incidente el servicio quedó suspendido temporalmente, volviéndose a reanudar tras la construcción de un *bypass* en la estación de Jeddah de 1,5 km.

Asimismo, y para solventar, siquiera en parte, la falta de disponibilidad de la estación de Jeddah como punto de origen y destino de viajeros, en esta segunda fase entraron en funcionamiento tanto el ramal que une la línea principal con el aeropuerto internacional de Jeddah (KAIA), como la estación del HHR construida junto a la nueva terminal de viajeros de dicho aeropuerto, con 14 circulaciones desde dicha estación a La Meca, Medina y KAEC.

La construcción de estas infraestructuras, ramal y estación, uniendo la Terminal 1 del Aeropuerto de Jeddah con la red de trenes Haramain, con una superficie de 12.000 m² y capacidad para más de 3.000 pasajeros/hora, supone un hito en el sistema general de transporte del Reino de Arabia Saudita.

A lo largo de 2019 y en 2020 se ha ido incorporando paulatinamente el sistema de señalización y seguridad ERTMS Nivel 2 entre Meca y Medina permitiendo alcanzar una velocidad comercial máxima de 300 km/h, en gran parte del trayecto.

A pesar de los diferentes contratiempos, en marzo de 2020 se alcanzó el millón de pasajeros transportados en más de 3.300 circulaciones con una puntualidad de más del 95%.

Renfe gestiona su participación en el Consorcio y en este proyecto, tanto en la fase CAPEX como en la fase OPEX, mediante un Establecimiento Permanente de la empresa en Arabia Saudita, denominado “*Renfe Operadora, Saudi Arabia Branch*”, habiéndose producido durante los dos últimos años y de cara al futuro próximo un incremento sustancial del peso relativo de Renfe KSA en la gestión de las tareas de Renfe respecto al proyecto HHR.

Proyecto de iniciativa privada de Texas Central: desarrollo de la Alta Velocidad Dallas-Houston en Texas EE.UU.

El Proyecto está promovido por Texas Central Partners, LLC (Texas Central), empresa privada apoyada por inversores principalmente texanos, tiene un coste total del proyecto de más de 20.000 millones de dólares.

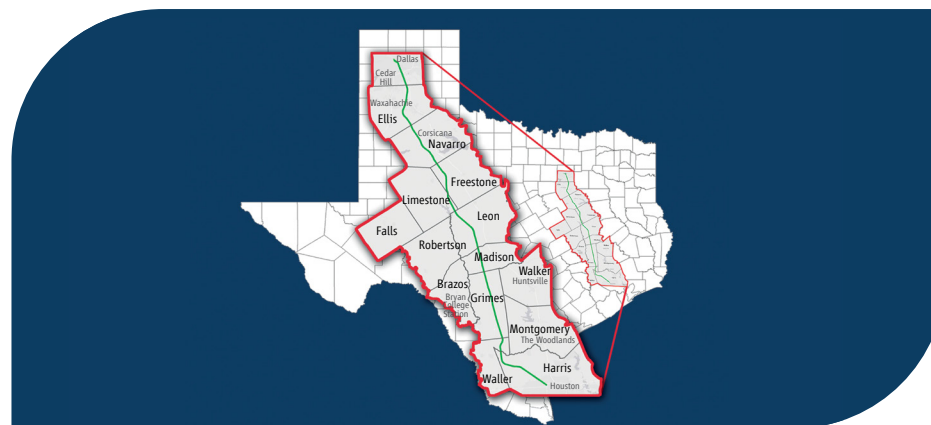
El tren de alta velocidad de Texas Central conectará Dallas/Fort Worth con Houston en un tiempo de viaje de menos de 90 minutos para un trayecto de 386 kilómetros.

Además de las estaciones de Dallas/Fort Worth y Houston, contará con una estación intermedia en Brazos Valley. Todas las estaciones estarán conectadas a la red de autopistas, a los sistemas de transporte público y contarán con amplias zonas de aparcamiento.

Texas Central ha escogido la tecnología N700-I de Central Japan Railway Company (JRC) para este proyecto. Esta tecnología, convenientemente actualizada, es la que lleva más de 50 años operando en la línea Tokio - Osaka en Japón. Tanto la vía como los trenes estarán preparados para velocidades de 330 km/h. No obstante, en principio circularán a 300 km/h.

El núcleo del sistema (trenes, vías, señalización, electrificación, ...) serán aportados por JRC, junto con los procedimientos de operación y mantenimiento.

Texas Central eligió a Renfe como socio estratégico para que, tras una primera fase como asesores técnicos en el desarrollo, diseño y construcción, con el apoyo de Adif e Ineco, pase a ser el responsable de la operación y mantenimiento para la puesta a punto del servicio, así como la operación de los trenes, el mantenimiento de los equipos y otros servicios relacionados con la comercialización de billetes.



Tren Maya en México

Renfe, en consorcio con la empresa de ingeniería Ineco y la empresa alemana DB Engineering & Consulting, han sido adjudicatarios del contrato para dar servicio durante tres años al desarrollo del Tren Maya en México por 13,5 millones de euros.

Renfe será el “operador sombra” de la entidad contratante, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), 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. Asimismo, supervisará la fabricación, entrega y puesta en marcha del material rodante y de todos los sistemas hasta el periodo de pruebas del servicio comercial.

Contrato para la recepción de material en Kenia

Renfe ha colaborado con su homólogo keniano, Kenya Railways, y la autoridad responsable de las cercanías de Nairobi, NAMATA (Nairobi Metropolitan Area Transport Authority), para la adquisición en España de material rodante, que incluye también el suministro de piezas de repuesto y la formación del personal. Así, con el apoyo de los ministerios españoles de Comercio e Industria, a través del ICEX, y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Kenia cerró en 2019 un contrato con Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) para la compra de 11 unidades diésel dobles más un remolque. Se trata en concreto de automotores de la serie 6100, fabricados por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) entre los años 1994 y 2003. Tras la firma del contrato de venta de trenes (11 unidades) entre Kenya Railways y Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), Kenya Railways solicitó formalmente a Renfe una oferta para realizar en su nombre la inspección de los trenes y darle soporte en el embarque.

La inspección y recepción del primer lote de material de 5 unidades se realizó a razón de una unidad por día, material que ya está en Kenia. La inspección del segundo lote, las 6 unidades restantes, está prevista para 2021.

Kenia tiene previsto desarrollar su red de cercanías en los próximos años, con el apoyo del Banco Mundial. Renfe trabaja con Kenya Railways para incrementar la colaboración entre ambas empresas.

Servicios de Consultoría y Asistencia Técnica a ISR

Hasta enero de 2020, Renfe ha seguido prestando servicios de consultoría y asistencia técnica a los Ferrocarriles de Israel (ISR), al amparo del acuerdo marco de servicios de consultoría suscrito entre ambas, sobre materias que abarcan desde la operación hasta el mantenimiento de trenes, incluyendo áreas comerciales e informáticas.

ISR lanzó el concurso “*Provision of Consulting Services in Various Railway Fields for Israel Railways*” y el Comité de Licitaciones de ISR aceptó la oferta de Renfe como propuesta ganadora.

El contrato tuvo una duración de 4 años con la opción de extender el acuerdo por periodos sucesivos adicionales de hasta un máximo de 2 años a partir de la finalización del periodo inicial.

Proyectos dentro de la Unión Europea

Renfe mantuvo su colaboración con el operador público francés SNCF, especialmente en el ámbito de los servicios de viajeros de alta velocidad que conectan varias ciudades de ambos países bajo el nombre Renfe-SNCF en Cooperación, y gestionados a través de la sociedad conjunta Elipsos Internacional, S.A.

Asimismo, Renfe ha continuado su colaboración con los Comboios de Portugal (CP) para la prestación de servicios internacionales de viajeros entre los dos países: Madrid-Lisboa, Lisboa-Hendaya y Vigo-Oporto. Asimismo, Renfe tiene cedido en alquiler a CP diverso material rodante de viajeros.

Renfe sigue explorando oportunidades de participación en futuras licitaciones de servicios. Para ello, ha abierto una oficina de representación en Bruselas con el fin de tener acceso de primera mano a toda la información sobre la actividad política y las decisiones en materia ferroviaria que toman las instituciones europeas y apoyar la internacionalización de la compañía.

Asimismo, la compañía ha abierto también una oficina de representación permanente en París, con el objetivo de buscar nuevas oportunidades de negocio en Francia, que es un mercado clave en la estrategia de internacionalización de Renfe. Esta oficina servirá como plataforma para desarrollar todas las oportunidades de negocio en el mercado vecino.

Relaciones Institucionales Internacionales y de Cooperación

Participación en organizaciones internacionales

Renfe es miembro de las principales organizaciones internacionales más importantes del mundo ferroviario, entre las que destacan la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), el Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT), la Comunidad de Empresas Ferroviarias y Gestores de Infraestructura Europeos (CER), la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) o EUROFIMA.

Actualmente, Renfe preside el Forum Global de Pasajeros de la UIC, a través del Director General de Desarrollo y Estrategia de Renfe, y es miembro de los Comités de Gestión de la CER y de la Región Europea de la UIC.

Por otra parte, Renfe colabora habitualmente con la UIC y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en el curso de formación de la UIC del nivel II en sistemas de Alta Velocidad ("Training on High Speed Systems Level II"), que se viene impartiendo anualmente en Madrid, en el que participan compañías ferroviarias de todo el mundo. Debido a la pandemia, en 2020 no se ha celebrado esta formación.

Cooperación con otras empresas ferroviarias

Además de los acuerdos con las empresas ferroviarias de países vecinos, Francia y Portugal, Renfe mantiene relaciones de cooperación con empresas ferroviarias de diversos países, mediante acuerdos de colaboración, como Corea del Sur, Japón, India, Costa Rica, Ecuador o Paraguay.

Asimismo, continúan en vigor los acuerdos de colaboración con "China Railway Corporation" y con los Ferrocarriles de Rusia RZD, así como entre la Asociación Española de Fabricantes, Exportadores de Material, Equipos y Servicios Ferroviarios (MAFEX) y Renfe para la realización de actividades de formación y promoción del sector ferroviario español en el exterior.

En el ámbito de la formación, Renfe mantiene en vigor el acuerdo de colaboración suscrito con la Universidad Estatal de Ferrocarriles de Moscú (MIIT).



PRINCIPALES HITOS

Proyecto de Alta Velocidad entre Houston y Dallas

El acuerdo entre Renfe y Texas Central para desarrollar el proyecto de Alta Velocidad que unirá las ciudades de Houston y Dallas/Fort Worth, en el Estado de Texas, supondrá para Renfe una facturación de 6.000 millones de dólares.

Esta alianza, de la que Renfe firmó un preacuerdo y cuyo contrato está en fase de redacción, vinculará a Renfe con el mayor operador ferroviario mundial de capital privado, Texas Central, hasta el año 2042.

Tren Maya en México

Renfe en consorcio con la empresa de ingeniería Ineco y la empresa alemana DB Engineering & Consulting, han sido adjudicatarios del contrato para dar servicio durante tres años al desarrollo del Tren Maya en México por 13,5 millones de euros.

Renfe será el “operador sombra” de la entidad contratante, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), 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. Asimismo, supervisará la fabricación, entrega y puesta en marcha del material rodante y de todos los sistemas hasta el periodo de pruebas del servicio comercial.

Renfe garantiza la venta de billetes en todas las estaciones de tren

Renfe garantiza la venta de billetes en todas las estaciones en las que Adif venía desarrollando la actividad hasta 2019, y que deja de prestar como consecuencia del proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

Con carácter general, Renfe asumirá la venta presencial de billetes en aquellas estaciones que dispongan de una media diaria superior a 100 viajeros subidos y un volumen determinado de ventas en la taquilla.

Al mismo tiempo, todas las estaciones contarán con máquinas autoventa, de forma que se irán instalando donde todavía no las haya, y pondrá a disposición de los viajeros un número de atención telefónica en las estaciones para resolver todas las consultas y situaciones que puedan plantearse.

Los viajeros contarán también con la posibilidad de utilizar los canales propios de venta de billetes de la compañía: renfe.com, la aplicación Renfe Ticket, compra telefónica y la compra a través de los interventores a bordo de los trenes, así como, en las oficinas de Correos a nivel nacional, con el objetivo de facilitar al máximo la accesibilidad de los viajeros.

Adquisición de 31 trenes de Ancho Métrico y 6 Alpinos

El Consejo de Administración de Renfe aprobó la adjudicación a la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) del suministro de 31 trenes de Ancho Métrico y 6 trenes Alpinos, y el mantenimiento parcial de la flota de trenes durante un periodo de 15 años, por un importe global de 258 millones de euros. La prestación del servicio de mantenimiento se realizará a través de una sociedad mixta entre CAF y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Esta operación forma parte del plan de renovación de flota puesto en marcha por Renfe en 2019, con el objetivo de garantizar la calidad y mejora de los Servicios Públicos de Cercanías y Media Distancia en los próximos años.

Estos trenes, que podrán circular a una velocidad máxima de 100 km/h, serán de dos y tres coches de viajeros para una mejor adaptación a la demanda, y contarán con zona para bicicletas y un sistema de “última milla” por baterías, entre otras cuestiones. Asimismo, habrá 5 trenes híbridos, que permitirán utilizar la tensión eléctrica en aquellos tramos en los que se dispone de catenaria, reduciendo las emisiones.

El contrato incluye como opción el suministro de hasta 6 trenes eléctricos más adicionales, y otro tren híbrido, para la flota de Ancho Métrico, que presta servicio de Cercanías y Media Distancia en Asturias, Cantabria, País Vasco, Galicia, Castilla y León, y Murcia.

Por otra parte, los 6 trenes Alpinos son para la línea C-9 de Cercanías Madrid que conecta la localidad de Cercedilla con el Puerto de Cotos, en la Sierra de Guadarrama, y que alcanza pendientes máximas de 77 milésimas.

Puntualidad de Cercanías Madrid

Renfe Cercanías Madrid cerró 2019 con una puntualidad del 97,06%, el mejor dato registrado desde 2015, y más de un punto por encima de la registrada en 2018. Todas las líneas del núcleo mejoraron el índice de puntualidad con respecto a los últimos 4 años.

Los trenes de Cercanías Madrid en el año 2020 han movido 137,1 millones de viajeros por los 357,9 kilómetros de vía. Dispone de una flota de 279 trenes repartidos en sus 9 líneas comerciales, que recorren toda la Comunidad de Madrid de punta a punta, conectando con otras provincias limítrofes.

Train & Fly 2020

León, Segovia, Palencia y Zamora mejoraron su conexión internacional gracias al servicio Train & Fly de Iberia y Renfe, que permite combinar en un único billete el traslado en tren entre estas ciudades y la T4 del aeropuerto de Madrid, con cualquiera de los más de 80 destinos internacionales de la red de Iberia. Estas ciudades se unen a Zaragoza, Valladolid, Córdoba, Sevilla y Málaga que ya disponían de este servicio y a las que, para continuar la expansión del programa, se sumarán Toledo, Ciudad Real, Albacete, Cuenca y Puertollano.

Estos viajes en conexión cuentan con ventajas como la organización de los horarios para poder compatibilizar varios trayectos, la emisión de todo el itinerario en único billete o la garantía de ofrecimiento de una alternativa de viaje en caso de pérdida de alguna de las conexiones.

Nuevo modelo para los servicios a bordo a partir de 2021

Renfe ha aprobado el nuevo modelo para los servicios a bordo en los trenes de alta velocidad y larga distancia de la compañía. Este nuevo modelo tiene como objetivo la mejora y ampliación de servicios y el incremento de los ingresos.

Es un modelo más amplio y flexible, que incluye la restauración a bordo, restauración a la plaza para las clases turista y turista+, atención al cliente y, como novedad, la venta de otros productos o servicios que pueda ofrecer la empresa concesionaria.

En el nuevo contrato de servicios a bordo primará también la introducción de elementos con criterios de sostenibilidad, como reducción de plásticos y alimentación saludable, entre otros.

Renfe Mercancías ahorró a la sociedad 291 millones de euros

Renfe Mercancías transportó en 2020 14,3 millones de toneladas de carga, lo que supuso un ahorro de costes externos de 291 millones de euros. Los datos representan una reducción de 59 millones, respecto al año pasado, en línea con la reducción de tráfico sufrida por la empresa en un año tan anómalo como 2020.

Respecto al consumo total de energía, el 78,1% del total de los tráficos realizados por Renfe Mercancías en 2020 han sido efectuados con locomotoras eléctricas, lo que supone un incremento de 2 puntos respecto al año pasado, y su consumo energético fue mediante el uso de electricidad de origen renovable con certificado de emisión de carbono nula.

Respecto a las emisiones de carbono, el consumo de este tipo de energía de origen renovable supuso en 2020 la generación de 7,8 gramos por TKm, una reducción del 8 % respecto del año anterior, por lo que la actividad de Renfe Mercancías evitó la emisión a la atmósfera de 1 millón de toneladas de CO₂, así como el consumo de 524.000 toneladas equivalentes de petróleo, circunstancias que se hubieran producido si el transporte se hubiera realizado por modos alternativos al ferrocarril.

Renfe Mercancías ha obtenido la certificación SQAS

Renfe Mercancías ha obtenido la primera evaluación según el cuestionario SQAS (Evaluación para la Seguridad, la Calidad y la Sostenibilidad) que otorga el CEFIC (Consejo Europeo de la Industria Química). Se trata de un sistema de certificación y evaluación que proporciona un informe detallado de diversas acciones e indicadores relacionados con el transporte de productos químicos.

A partir de estos informes, las empresas químicas evalúan a sus proveedores de acuerdo con sus propios estándares y requisitos relacionados con la calidad, la seguridad, la protección medioambiental y la responsabilidad social corporativa. Esta evaluación es acorde con las exigencias especiales de almacenaje, distribución y transporte que requieren los productos químicos.

Con la certificación obtenida Renfe se consolida como socio logístico estratégico para el sector químico, mostrando su compromiso con el desarrollo sostenible y posicionándose como una empresa que opera bajo modelos de conducta responsable.

Además de la objetividad que aporta la obtención del SQAS, esta certificación permite a las empresas químicas comprobar el grado de cumplimiento de Renfe Mercancías con la legislación vigente y al mismo tiempo, obliga a la empresa a mejorar sus sistemas de gestión de la seguridad, del medioambiente y de la calidad, así como a integrar estos sistemas de gestión de forma que no se dupliquen procesos e información y a mejorar sus relaciones con clientes y proveedores.

Nueva Base de Mantenimiento Integral de Valladolid Fuente Amarga

La nueva Base de Mantenimiento Integral, cuenta una superficie total de 180.000 m². Es una instalación polivalente que atiende a todos los tipos de material, bien sea convencional, ancho variable y alta velocidad, y es, a su vez, flexible para adaptar su producción a los diversos escenarios de explotación.

Tiene como misión ser el mayor centro especializado en intervenciones de segundo nivel y larga estadia de vehículos ferroviarios, así como de transformaciones y modificaciones de gran alcance del parque ferroviario, gracias a los medios de que dispone. También es el mayor centro especializado en la reparación de componentes de rodaje, bogies y equipos de freno, incluidos los equipos destinados al material más moderno de trenes de alta velocidad.

Nueva Base de Mantenimiento de Badajoz

Con una inversión de 1,4 millones de euros, el nuevo Taller tiene como objetivo atender tareas de mantenimiento de primer nivel del parque de material ferroviario de Renfe en la Comunidad de Extremadura. La nave está compuesta de 2 vías interiores de 120 m de longitud en ancho ibérico sin electrificar, que permite el mantenimiento de trenes de hasta 110 metros.

El taller se puso en marcha en diciembre de 2020 y ocupa una superficie de 1200 m². Dispone de los medios productivos necesarios para la realización de reparaciones y revisiones de corto y medio alcance de trenes diésel de media distancia, siendo compatible con la futura necesidad de mantener trenes eléctricos y/o locomotoras. Además, ha obtenido la homologación de la instalación por parte de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria.

La nueva Base de Mantenimiento trabajará de forma coordinada con el Taller de Cerro-Negro, lo que supone una mejora sustancial de los recursos asignados al mantenimiento de los 17 trenes de la serie 599. Asimismo, proporcionará asistencia técnica a trenes de la Serie 594 y 598, así como a locomotoras de la Serie 334.

Por otra parte, la puesta en servicio del nuevo taller, junto con las restantes actuaciones que se han llevado a cabo, en particular, la monitorización remota de los trenes que posibilita la asistencia técnica en tiempo real al personal de conducción en caso de incidencia y

la reordenación de la asistencia técnica, ha permitido la reducción progresiva de los acompañamientos en trenes garantizando los niveles de servicio alcanzados.

Renfe as a Service (RaaS)

RaaS será una plataforma abierta, inclusiva e integradora de los diferentes modos del nuevo ecosistema de la movilidad. Una iniciativa que está alineada con los objetivos del Plan Estratégico de la compañía para los próximos años y con la Estrategia de Movilidad diseñada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Renfe puso en marcha el proceso de licitación para el desarrollo, operación y mantenimiento de la plataforma digital y la prestación de servicios de apoyo a la Operación Comercial de RaaS, y espera adjudicarla a lo largo de 2021. El objetivo de esta licitación es seleccionar, más que a un proveedor tecnológico, un partner de negocio que acompañe a llevar a éxito este nuevo modelo de negocio durante los 5 años de vigencia del contrato. Así mismo, el modelo de contrato propone compartir el riesgo/beneficio con el adjudicatario, estableciendo una partida presupuestaria fija, más otra variable en virtud de la consecución de unos objetivos de negocio definidos mediante indicadores de gestión.

Tercera convocatoria de TrenLab

ADDvance, Alteria, SigmaRail y Motion Tag son las startups elegidas por Renfe para el programa de aceleración de proyectos TrenLab en su tercera convocatoria. La aceleradora de Renfe ha seleccionado los proyectos en base a su escalabilidad y al valor de sus propuestas entre los más de 440 proyectos presentados siendo un 30% internacionales.

La creación de valor en la fabricación de piezas para trenes, sensores inteligentes, soluciones de tracking para la gestión de viajeros y la geolocalización de activos son algunas de las soluciones presentadas por las ganadoras que ayudarán a impulsar la transformación digital de Renfe

Pago directo con tarjeta bancaria en los tornos de Cercanías

Renfe implantará en toda la red de Cercanías el sistema “Cronos” para el acceso y pago directo en los tornos con tarjeta bancaria sin contacto (contactless).

El sistema, se aplica en el Núcleo de Cercanías de Málaga, permite a los usuarios de Cercanías acceder directamente al tren con sólo aproximar la tarjeta física o virtualizada en un dispositivo móvil, al punto de lectura (EMV) de los tornos o canceladoras, sin necesidad de adquirir previamente el billete en taquillas o máquinas autoventa.

Esta nueva forma de pago, pionera en el acceso al transporte con tarjeta bancaria en España, constituye una solución innovadora y eficaz, y favorece la movilidad sin barreras idiomáticas, sin que el viajero precise un conocimiento previo de los distintos tipos de título de transporte.

Amazon Pay como sistema de pago en la compra de billetes

Renfe y Amazon han suscrito un acuerdo para incorporar Amazon Pay como sistema de pago en la compra de billetes online.

De esta manera, Amazon Pay se suma a la pasarela de pago de Renfe, que en la actualidad cuenta con Redsys y PayPal, con lo que los clientes disponen de una nueva herramienta para comprar billetes de forma rápida y segura.

Nuevo tramo de alta velocidad entre Zamora y Pedralba

El 27 de octubre de 2020 se puso en servicio el nuevo tramo de 110 kilómetros de línea de alta velocidad entre Zamora y Pedralba. Con ello, se reduce el tiempo de viaje con todas las capitales gallegas, lo que supone un hito en el transporte por ferrocarril entre ambas comunidades: 1 hora y 26 minutos entre Madrid y Pontevedra, 1 hora y 2 minutos con Lugo, 41 minutos con Santiago de Compostela, 39 minutos con Ourense, 31 minutos con Vigo y 24 minutos con A Coruña.

Reducción de tiempos de viaje y nuevos servicios Avant

El nuevo servicio Euromed conectará Valencia con Barcelona desde 2 horas y 35 minutos. Los trenes circulan entre Barcelona y Camp de Tarragona por la vía de alta velocidad utilizando la nueva variante de Vandellós. La reducción del tiempo de viaje oscila entre 45 y 36 minutos con respecto al mejor tiempo actual.

La nueva oferta de Renfe en el Corredor Mediterráneo mejora la conexión de Valencia con Girona y Figueras. Seis trenes Euromed conectarán Figueras-Girona-Valencia sin necesidad de realizar transbordo en Barcelona al prolongarse su circulación hasta estas ciudades.

Además, Renfe realizó un ajuste horario en el servicio combinado Barcelona-Badajoz con el que consigue acortar 52 minutos el tiempo de viaje entre ambas ciudades. La modificación horaria, permitió reducir el tiempo de enlace en Alcázar de este servicio integrado que combina tren Talgo desde Barcelona hasta Alcázar y tren de media distancia desde la estación de Alcázar hasta Badajoz.

Asimismo, durante 2020 Renfe ha puesto en marcha diversos servicios Avant, entre los que cabe destacar:

— Nuevo servicio Avant Barcelona-Tortosa. Este nuevo servicio supuso un incremento en la oferta disponible en este corredor con una reducción de los tiempos de viaje de aproximadamente una hora entre ambas ciudades, a la vez que amplía las posibilidades de viaje para los viajeros recurrentes.

— Nuevos Avant entre Granada y Sevilla. Los nuevos Avant emplean un tiempo de viaje de 2 horas y 30 minutos, en función del servicio, mejorando en hora y media el actual realizado a través de la vía convencional entre Granada y Sevilla, y eliminando los actuales transbordos por carretera.

— Conexión Algeciras-Granada mediante 5 enlaces diarios con los nuevos trenes Avant. Desde el 16 de febrero de 2020, los trenes de Media Distancia Algeciras-Granada pasan

a ser Algeciras-Antequera, manteniendo su oferta de 6 circulaciones diarias y sus paradas intermedias actuales. De ellas, 5 conectarán en Antequera Santa Ana con los nuevos trenes Avant de Granada. Las nuevas opciones de viaje Algeciras-Granada reducirán 45 minutos el trayecto entre ambas ciudades, quedando el mejor tiempo de viaje en 3h 45 minutos.

— Trayecto Almería-Sevilla con los enlaces a los nuevos trenes Avant de Granada. Renfe ofrece tres conexiones diarias entre Almería y Sevilla mediante los nuevos trenes Avant. Estas nuevas opciones de viaje a través de la línea de alta velocidad reducen 1 hora el actual trayecto entre Almería y Sevilla.

Control del aforo en las estaciones de Cercanías en tiempo real

Renfe implementó un proyecto “piloto” que permite analizar y controlar el aforo de las estaciones de Cercanías de Madrid y Barcelona, y así ayudar a mejorar la gestión de los trenes. Esta iniciativa está basada en el análisis de las imágenes de las 200 cámaras de videovigilancia instaladas en las estaciones. Mediante un sistema de algoritmos basados en inteligencia artificial, la tecnología aplicada es capaz de detectar, en tiempo real, si se rebasa la capacidad de aforo alertando de situaciones de aglomeración o congestión previamente definidas, lo que permite adoptar medidas correctoras necesarias.

Renfe implanta la “Devolución Xpress” en las Cercanías de València

La compañía ha establecido un compromiso de puntualidad indemnizando a los viajeros que lleguen a su destino con un retraso superior a 15 minutos, siempre que no haya sido motivado por causas de fuerza mayor ajenas a la explotación ferroviaria, serán indemnizados con un viaje adicional para el mismo trayecto.

Wifi a bordo en servicios Ave Madrid-Valladolid-León

Renfe comenzó a ofrecer servicios Wifi a los clientes de los trenes Ave Madrid-Valladolid-León. Estos servicios incorporan PlayRenfe, la plataforma de conectividad wifi que permite el acceso gratuito a programas de entretenimiento, ocio y televisión en directo, además de una amplia gama de servicios Renfe, entre los que se encuentran la consulta de horarios y billetes, Renfe Viajes, líneas de servicios turísticos asociados al tren, el programa de fidelización +Renfe o información útil sobre cualquier aspecto del viaje.

Cercanías Madrid pone en marcha en Nuevos Ministerios una prueba piloto para mejorar la accesibilidad

Renfe Cercanías Madrid puso en marcha un proyecto piloto en la estación de Nuevos Ministerios, una de las estaciones con mayor volumen de viajeros, para mejorar la accesibilidad a sus trenes. Consiste en la señalización de los andenes que indica en qué zona del andén se va a estacionar el coche de piso bajo. Además, a través de la megafonía de la estación y los teleindicadores se informa de la llegada de los trenes que son accesibles.

Renfe pretende ampliar esta prueba piloto a las principales estaciones de la almendra central del núcleo de Madrid, por las que transitan el 45% del total de viajeros, y mejorar así la accesibilidad a sus trenes. También se pretende incorporar estas medidas de mejora de la accesibilidad en las estaciones de Atocha Cercanías, Sol, Recoletos, Príncipe Pío, Delicias, Pirámides y Méndez Álvaro, donde se irá instalando progresivamente.

Renfe Atendo. 6,2 millones de asistencias

Renfe Atendo, el servicio que ofrece Renfe a los viajeros con discapacidad y movilidad reducida ha realizado desde su creación en 2007 más de 6,2 millones de asistencias.

El servicio Atendo se presta actualmente en 140 estaciones y cuenta con dos modalidades de servicio: permanente o puntual. Se trata de un servicio gratuito personalizado que orienta, informa y facilita al viajero el acceso y tránsito por las estaciones y le asiste en la subida y bajada de los trenes. Con más de 700.000 asistencias al año, este servicio está muy valorado por los viajeros de Renfe que le otorgan una nota del 9,15 sobre 10, según la última encuesta de calidad.

Política y el Comité de Responsabilidad Social Empresarial del Grupo Renfe

El Comité de Dirección de Renfe aprobó la política y la composición y normas de funcionamiento del Comité de Responsabilidad Social Empresarial del Grupo Renfe.

Esta política de RSE pretende crear un marco de referencia que contribuya a definir e impulsar comportamientos que permitan la creación de valor para todos los grupos de interés (clientes, empleados, administraciones, proveedores y sociedad) y a crear relaciones a largo plazo basadas en la confianza y la transparencia, en el marco de una cultura de “negocio responsable”, en todas las empresas que forman el Grupo Renfe.

Los siete compromisos de esta política agrupan aspectos destacados en el Plan Estratégico 2019-2023 de Renfe al tiempo que se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas: compromiso con la sociedad, con el medio ambiente, con el cliente, con el equipo, con la ética y el buen gobierno, con los proveedores y con las administraciones públicas.

Renfe suscribe el nuevo compromiso climático de UIC

El nuevo compromiso climático que la Unión Internacional del Ferrocarril (UIC) envió a sus miembros para su adhesión, amplía el que este organismo presentó en 2015 ante Naciones Unidas con motivo de la COP21 de París.

Este compromiso ha sido firmado por más de 70 miembros de la UIC y lo que conlleva, en esta ocasión, es que respalden mediante su firma una mayor ambición del objetivo de emisiones de CO₂ para 2050, introduciendo la neutralidad del carbono para esa fecha, en lugar del 75% comprometido hace 4 años y el compromiso de contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por Naciones Unidas.

Grupo Español de Crecimiento Verde

Renfe se incorporó a la asociación Grupo Español de Crecimiento Verde (GECV), reafirmando así su compromiso con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 17, de generar y fortalecer alianzas por la sostenibilidad, en este caso con las empresas que lideran la economía verde de nuestro país.

Entre los objetivos del GECV están generar y difundir el conocimiento necesario que permita activar la transición hacia una economía más sostenible; influir en la creación de empleo en condiciones favorables para el desarrollo de la economía baja en carbono; o servir como interlocutor de referencia del sector empresarial con las administraciones públicas, asociaciones empresariales y profesionales, así como universidades y otros grupos de interés.

Renfe adapta trenes medicalizándolos, incrementando la capacidad de transporte de enfermos de la COVID-19

En abril de 2020 se prepararon cuatro unidades de la serie Talgo 730 para ser capaces de trasladar pacientes de la COVID-19 entre distintas comunidades autónomas o provincias de España.

Estos trenes quedaron a disposición de las autoridades sanitarias permitiendo la movilización de enfermos a lugares con menor presión asistencial, en previsión del posible colapso de los sistemas de salud de determinadas zonas geográficas.

Renfe consigue las certificaciones AENOR y SGC sobre la COVID-19

La obtención del sello SGS y de la certificación AENOR suponen un paso más del programa Tren Seguro desarrollado por Renfe para ofrecer a nuestros clientes/as la máxima seguridad para sus desplazamientos en tren.

La combinación de ambas certificaciones ha convertido los servicios de Renfe en una opción de transporte que ofrece los más altos estándares de seguridad, dado que AENOR certifica los protocolos de limpieza y desinfección implantados por la compañía, y SGS completa el proceso de verificación amparando la eficacia en la aplicación de estos procesos mediante el análisis de sus resultados.

Con esta iniciativa, Renfe pone de manifiesto una vez más su compromiso con los clientes/as, a quienes se ha situado en el centro de la estrategia de gestión desde el inicio de la crisis sanitaria.



Premios y reconocimientos

Renfe, empresa más comprometida en el transporte de viajeros durante la pandemia

Renfe fue elegida la empresa más comprometida en el sector del transporte de viajeros durante la crisis provocada por la COVID-19, según el informe Merco sobre Empresas con mayor compromiso/responsabilidad social durante la pandemia.

Desde el comienzo de la alerta sanitaria y durante todo el estado de alarma, Renfe ha actuado siguiendo su vocación de servicio público, haciendo hincapié en la responsabilidad social y comercial, con el objetivo prioritario de proteger la salud y los intereses de sus viajeros y viajeras, así como sus empleados y empleadas.

Todo el Grupo ha trabajado con nuevos protocolos y fórmulas flexibles para permitir que se siguiera prestando el servicio de viajeros y mercancías que la situación precisara en cada momento en todas las relaciones, primando siempre las medidas de seguridad establecidas por las autoridades sanitarias.

Renfe entre las empresas con mejor reputación

Renfe alcanzó el puesto 35º en el ranking general de empresas 2020 del Monitor Empresarial de Reputación Corporativa (MERCOR) y el Presidente de Renfe, Isaías Táboas, alcanzó el puesto 85º en el ranking de los 100 mejores líderes de España.

Además, Renfe se situó como la mejor empresa de transporte de viajeros en el "Ranking Sectorial de Empresas", por delante de empresas como Alsa e IAG, en segundo y tercer lugar, respectivamente.

En lo que se refiere al ranking de MERCOR Responsabilidad y Gobierno Corporativo, Renfe alcanzó el puesto 25º del ranking general de empresas y volvió a liderar el ranking sectorial de empresas de "Transporte de viajeros" por tercer año consecutivo.

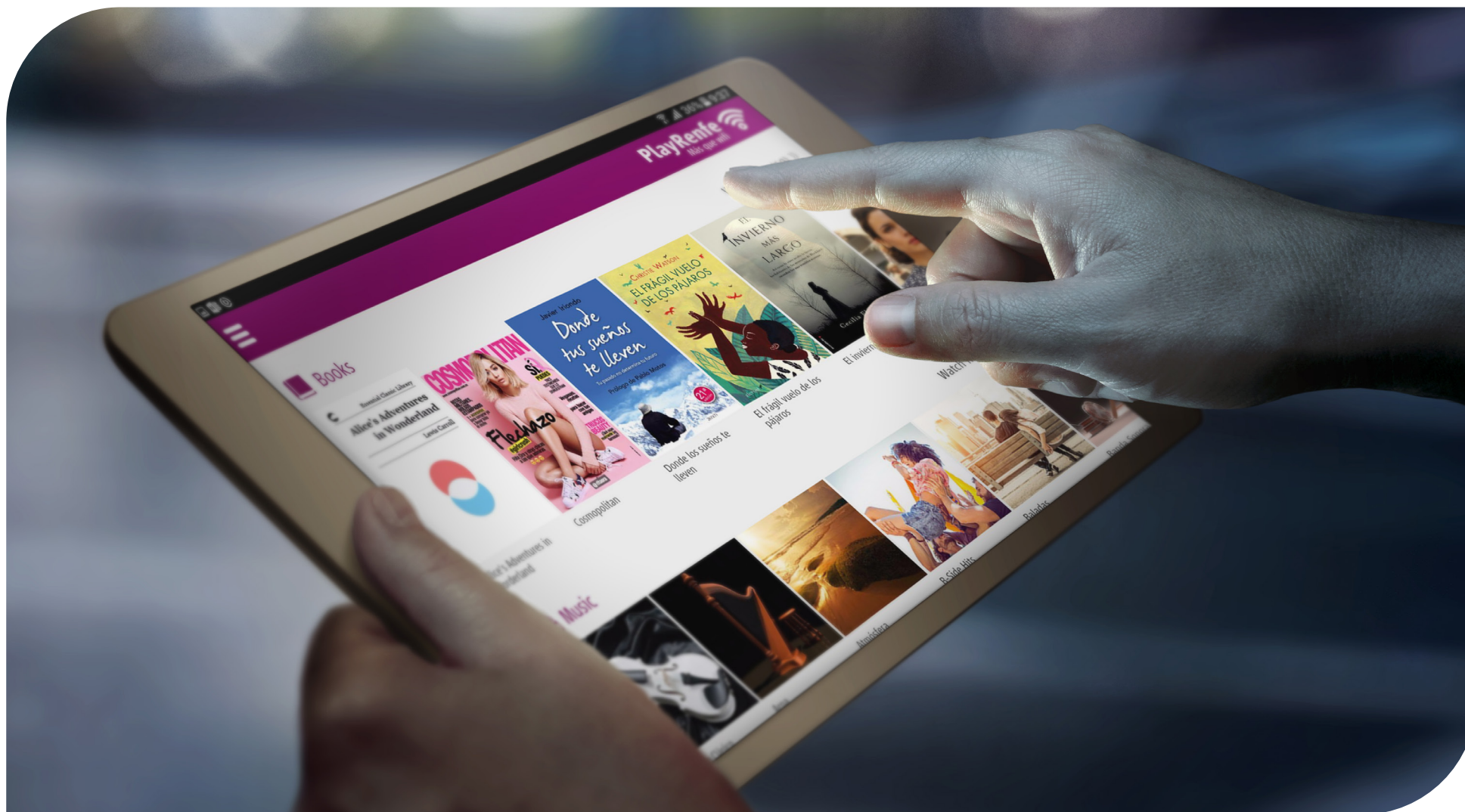
Renfe, empresa ganadora del Urban Mobility Challenge

Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, Renfe se inscribió en el Urban Mobility Challenge, un reto entre empresas, ayuntamientos y universidades y cuyo objetivo ha sido fomentar la movilidad sostenible de los empleados y empleadas a sus centros de trabajo y cuantificar el impacto de sus desplazamientos diarios en forma de CO₂ ahorrado a la atmósfera y de una estimación de dinero ahorrado, primando el uso de medios de transporte de bajas emisiones: a pie, en bicicleta, patinete, transporte público o coche compartido.

La alta participación de los empleados y empleadas ha hecho posible que Renfe haya quedado en primera posición en las categorías de "Empresa más sostenible" y "Empresa con más kilómetros recorridos" en el ranking de empresas y ayuntamientos del Urban Mobility Challenge, reto lanzado por la plataforma online Ciclogreen para fomentar la movilidad sostenible.



Innovación en Renfe



Renfe Avlo

A partir de diciembre de 2020, Renfe y las empresas que dispongan de la licencia de operador ferroviario y del certificado de seguridad, que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que haya mostrado interés en firmar un acuerdo de capacidad a diez años, es decir uno de los paquetes otorgados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, podrá prestar servicios en competencia con Renfe.

Para competir en el ámbito de esta liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril en España, Renfe presentó, con anterioridad a dicha liberalización, un nuevo servicio low cost de alta velocidad llamado Avlo.

El servicio, inicialmente, se iba a prestar a partir del 6 de abril de 2020, pero las medidas de seguridad por el Estado de Alarma para el control de la pandemia de la COVID-19, hizo que se retrasara su puesta en marcha a 2021.

Avlo, prestará servicio inicialmente en el corredor Madrid-Barcelona con trenes directos, semidirectos y con paradas en todas las estaciones de esta línea. Aparte de Barcelona y Madrid, también parará en Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Girona y Figueres. El servicio se iniciará con cuatro circulaciones diarias por sentido entre Madrid y Barcelona, ampliables a lo largo del año en función de la evolución de la demanda.

Los billetes se pondrán a la venta en 2021 dentro de las promociones comerciales que se realizarán durante este año con motivo del 80 Aniversario de la compañía. Avlo se espera que comience su andadura en junio de 2021.

El nuevo servicio de alta velocidad incorporará los valores que ya caracterizan a Renfe como son seguridad, fiabilidad, puntualidad, intermodalidad y cuidado del medioambiente.

El objetivo de Avlo es facilitar y aumentar la movilidad en mercados potenciales de más de un millón de clientes al año, a través de la captación de clientes procedentes de otros

medios de transporte menos sostenibles, como el avión, el autobús y, sobre todo, el vehículo particular. Será un producto que no solo irá enfocado a viajes de negocios, sino que se abre a viajes en grupo, familia y a nuevas generaciones de viajeros, con nuevos hábitos de compra y de viaje.

Avlo se comercializa únicamente en clase turista incluyendo como equipaje gratuito una maleta de cabina más un bolso de mano o mochila y según las necesidades de cada cliente, se podrán añadir servicios adicionales a su viaje, más equipaje, elección de asiento, anulación, etc. Estos servicios adicionales tendrán un coste asociado e incrementarán el precio del billete.

Mediante la gestión de tarifas dinámicas, Renfe ofrece diferentes niveles de precio, que oscilarán entre 9 y 60 euros por trayecto, en función del recorrido y la anticipación de la compra.

Para los niños menores de 14 años tendrán una tarifa de 5 euros por trayecto, siempre que vaya acompañado de la emisión de un billete de adulto, con un máximo de dos billetes de niño por adulto. Además, habrá descuentos para familias numerosas y se prestará el servicio Atendo para las personas de movilidad reducida o discapacidad.

Renfe Avlo es un modelo comercial que contribuirá, junto a otras medidas adoptadas por la compañía, a competir al máximo nivel en esta nueva situación de competencia ferroviaria en toda la Comunidad Europea.

I+D+i en Renfe

La innovación es un aspecto estratégico de Renfe que nace de las necesidades y expectativas de los clientes, y proporciona una de las principales palancas para afrontar los retos a los que se debe enfrentar la compañía en el futuro inmediato.

En el Grupo Renfe, estamos impulsando el proceso de transformación digital a través del uso de tecnologías habilitantes: IoT, big data, inteligencia artificial, drones, realidad aumentada, impresión aditiva ya que, sin un enfoque innovador, más adaptado a las nuevas circunstancias, no podremos dar los servicios de movilidad y logística de calidad que esperan nuestros clientes.

La situación de la pandemia ha empeorado las perspectivas de la compañía a corto plazo. No obstante, Renfe apuesta por salir de la crisis convirtiéndola en una oportunidad para innovar e invertir en procesos, equipos y tecnología y convertirse en líder en resiliencia y flexibilidad en un escenario de liberalización.

Modelo de innovación de Renfe

El Plan Director de Innovación del Grupo Renfe para el periodo 2020-2028, está alineado con el Plan Estratégico y tiene como objetivo establecer los medios, métodos e infraestructuras para gestionar, facilitar e incentivar la innovación en todo el Grupo Renfe, y aportar soluciones innovadoras para los proyectos del Plan Estratégico. El Plan:

- Dará cobertura a todas las iniciativas y actividades de I+D+i del Grupo Renfe.
- Coordinará los proyectos innovadores del Plan Estratégico.
- Recogerá los planes específicos de innovación de las Sociedades.
- Facilitará la gestión ordenada de la Innovación entre las Sociedades y la EPE.
- Alimentará y mejorará el Plan Estratégico con nuevas iniciativas.
- Recogerá la Reingeniería de Procesos como un elemento clave de la innovación.

Combinando conocimiento interno con conocimiento externo bajo un enfoque de inteligencia colectiva, el Grupo Renfe apuesta por la innovación abierta, para aportar más velocidad y eficacia a todo el modelo, especialmente en el ámbito digital, sobre el que va a girar una gran parte de los retos de innovación.

TrenLab

TrenLab nació con el objetivo de impulsar la transformación digital de Renfe y reforzar su posición ante la próxima liberalización del mercado de viajeros en el sector ferroviario. Desde sus inicios, Renfe viene conectando con profesionales y startups especializadas en innovación y tecnología. Asimismo, ha desarrollado su programa de aceleración de proyectos TrenLab, cuyos fines son apoyar a startups y emprendedores innovadores, incorporando su innovación y disrupción a los servicios de Renfe con el objetivo de generar valor a nuestros clientes y promover la transformación digital de la compañía.

TrenLab comenzó lanzando tres grandes retos de negocio a la comunidad de innovación y emprendimiento: movilidad digital, digitalización de operaciones y logística a demanda. Desde su lanzamiento, TrenLab ha acelerado 8 startups punteras y tres proyectos de innovación interna que están ayudando a Renfe a reinventar el futuro de la movilidad.

En la tercera edición de TrenLab, desarrollada durante 2020, han pasado por el programa las startups:

- ADDvance, cuya solución de plataforma de gestión de fabricación aditiva permite fabricar repuestos en el momento en el que se necesiten, en el punto de consumo, y con total trazabilidad y seguridad.
- Alteria Automation, que diseña y fabrica sensores inteligentes para el mantenimiento predictivo de industria, transporte, aeroespacio e infraestructuras.
- Motion Tag, startup que propone una solución de seguimiento de la movilidad para proporcionar soluciones como el ticketing dinámico, la orientación al cliente, el marketing online o el control de accesos.

— y SigmaRail quien aplica su tecnología a la geolocalización de activos y a la observación de la infraestructura para el soporte de tareas de mantenimiento.

Además de acelerar startups, TrenLab también apoya la difusión y adquisición de conocimientos de nuevas tecnologías y sus aplicaciones (Internet Of Things, 5G, Big Data, Inteligencia Artificial, Machine Learning, Ciberseguridad, Blockchain...) y competencias en nuevas metodologías y herramientas de trabajo (Agile y Design Thinking, conceptos de Lean Startup, gamificación en la innovación y la protección legal en el ámbito innovador). Todo ello con el fin de potenciar la transformación cultural enfocada a modelos digitales.

Ecosistema de innovación

En su modelo de relación con el ecosistema de innovación abierta, además de con startups, Renfe, está en contacto con profesionales en clusters, universidades, parques tecnológicos, entidades, fundaciones tales como Mobility City, Railway Innovation Hub, Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española, Mafex, RailGroup, etc. El objetivo es impulsar la tecnología y conocimiento del sector ferroviario, promocionar el emprendimiento y llegar a ser referente mundial en innovación ferroviaria, para poder dar respuesta tanto a los retos o necesidades de Renfe, como a las iniciativas propuestas en los planes de innovación.

Cabe señalar el patrocinio de la elaboración del primer Índice de Movilidad Sostenible. Un estudio a nivel urbano e interurbano que evalúa los retos y oportunidades del funcionamiento de la movilidad en los territorios desde una perspectiva holística y sistémica, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El índice proporciona información detallada de las características de los sistemas de transporte urbano e interurbano de las 52 capitales de provincia españolas para lograr ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Autopista ferroviaria

Esta iniciativa pretende diseñar y construir un prototipo de un nuevo tipo de vagón para el transporte ferroviario de mercancías polivalente que fomente la intermodalidad bajo el concepto de autopista ferroviaria, y que permita crear un nuevo servicio transporte de semirremolques por ferrocarril que mejore el tráfico de mercancías, incremente la calidad del servicio, reduzca los costes, sea más seguro, y más respetuoso y sostenible con el medio ambiente.

Se trata de un proyecto de I+D+i, que pretendemos instrumentalizar a través de mecanismos de compra pública innovadora, y se prevé la solicitud de ayudas CEF (Connecting Europe Facility) para la construcción del prototipo. Además, este proyecto ha sido seleccionado para recibir asistencia EAFIP (Asistencia Europea para la Adquisición de Innovación) por parte de la Comisión Europea.

Vigilancia tecnológica e inteligencia competitiva

La velocidad e intensidad con la que las actividades económicas absorben las nuevas tecnologías y la facilidad con la que se obtiene y se comparte la información, están dibujando una nueva realidad económica. Esta situación pone de relieve la enorme relevancia de la vigilancia tecnológica e inteligencia competitiva.

Estos sistemas son imprescindibles para que cualquier organización pueda mantenerse actualizada con toda la información que se genera en su entorno (de carácter comercial, tecnológico, legislativo, etc.) y para aplicarla en la toma de decisiones y resolución de problemas. Es una parte fundamental de los procesos de innovación en las empresas y en la detección de nuevas ideas y soluciones.

Deducciones fiscales

Por cuarto año consecutivo Renfe tiene previsto acreditar en su declaración del Impuesto sobre Sociedades una deducción por el ejercicio de actividades de investigación y desarrollo e innovación tecnológica (I+D+i). Una vez que se obtengan los certificados y sea ratificado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, la empresa podrá deducirse 1.217.000 euros.

En 2020 el Grupo Renfe solicitó a la Agencia de Certificación en Innovación Española, ACIE, que emita certificados de innovación tecnológica para el ejercicio contable de 2019 de las siguientes iniciativas del grupo Renfe:

- Implementación de sistemas para la gestión íntegra de los talleres de trenes, desarrollada por Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Nuevos canales y sistemas en la plataforma de Renfe Viajeros y nuevos desarrollos del sistema WIFI a bordo de trenes, desarrollada por Renfe Viajeros.
- Plan de Transformación de procesos y sistemas, de Renfe Mercancías.
- Optimización del sistema de contabilidad y pagos, de Renfe.

Estos años han servido para adquirir experiencia y orientar los procesos a identificar y gestionar la innovación del Grupo Renfe, lo que ha permitido a la compañía obtener deducciones acumuladas superiores a 5 millones de euros.

Renfe as a Service

Renfe as a Service es la nueva Plataforma Digital de Movilidad como Servicio de Renfe y que permitirá ofrecer una nueva experiencia personalizada de viaje a nuestros clientes.

Uno de los planes más destacados en el futuro inmediato de Renfe pasa por ofrecer una nueva experiencia de viaje a nuestros clientes, actuales y potenciales, creando

la nueva Plataforma Renfe as a Service (RaaS). RaaS es un nuevo modelo de negocio orientado a clientes B2C (ciudadanía), B2B (grandes empresas, pymes y startups) y B2A (administraciones públicas, consorcios de transportes y operadores públicos), a los que se ofrecerán a través del marketplace de RaaS, servicios de movilidad puerta a puerta, a través de modos de transporte públicos y privados, así como servicios adicionales con proveedores de alojamiento, restauración, ocio y turismo. RaaS ofrecerá una experiencia personalizada, mediante un planificador puerta a puerta, integrando el pago único de todos los servicios, con un acompañamiento en cada fase del viaje y ante todo, ofreciendo a la ciudadanía una movilidad segura, sostenible y conectada. Para RaaS, la sostenibilidad es un principio fundamental, y para ello promoverá el uso del transporte colectivo, a demanda y compartido, en este orden, frente al uso del vehículo privado.

La plataforma integral de Movilidad como Servicio de Renfe, persigue mejorar la movilidad de los ciudadanos y reducir la huella de carbono, evitando el uso del transporte privado y proponiendo soluciones puerta a puerta para los habitantes de las poblaciones urbanas y rurales de todo el ámbito nacional. Integraremos el mayor número de proveedores y operadores de servicios de movilidad, priorizando los modos más sostenibles. Los requisitos para adherirse a la Plataforma serán:

- 1º Ética empresarial (fiscalidad, contratación de personal, etc.).
- 2º Interés comercial (acuerdo entre las partes).
- 3º Viabilidad Tecnológica (integración API).

Con Renfe as a Service, Renfe fomentará la colaboración público-privada generando un marco de gobernanza neutral, que promueva y dinamice los modelos de negocio de grandes empresas, pymes y startups orientadas a la prestación de servicios de movilidad y transporte.

Además del principio de neutralidad, Renfe as a Service pondrá foco en la transparencia en la gestión de los datos de los clientes, solo usándolos para enriquecer la experiencia

de los clientes. Los datos obtenidos, con la autorización expresa de cada cliente, serán debidamente anonimizados y agregados para su tratamiento con los miembros de la plataforma, en dos casos:

- Con las empresas, con el objetivo de mejorar su eficiencia operativa y la calidad de servicio a los clientes.
- Con las administraciones públicas, para mejorar la planificación de los servicios públicos y los planes urbanos de Movilidad.

Estas son algunas de las claves que definen la creación del proyecto Renfe as a Service:

- Enfoque de Movilidad como Servicio, construyendo un modelo de negocio colaborativo y abierto a todos los operadores bajo el liderazgo público de Renfe. Se basa en alianzas estratégicas y comerciales a todos los niveles, administraciones y empresas privadas del ecosistema de movilidad desde lo local hasta lo internacional. Un modelo flexible y personalizado que se adaptará a las singularidades de cada territorio, para que todos sientan la plataforma como suya.
- Entre otros aspectos, se basa en la integración de tecnologías Big Data, nuestra recientemente inaugurada plataforma de open data, Internet de las cosas o la transformación de nuestros canales de venta.
- Con este plan, Renfe va a tener muy en cuenta que la transformación digital ha capacitado a diferentes actores a generar nuevos modelos en el negocio de la movilidad. La amplia competencia a la que hoy nos enfrentamos no se encuentra solo en el tren, sino también en las diferentes plataformas de movilidad, que pertenecen a compañías automovilísticas, constructoras, tecnológicas u operadores públicos.

Qué ofrecemos a los clientes:

- Planificador de Viajes puerta a puerta con visión de todos los servicios.

○ Configuración de una tarifa personalizada en un billete integrado, garantizando la seguridad y privacidad de los datos.

○ Asistencia en tiempo real durante toda la prestación de servicios a través de los distintos canales digitales.

Qué ofrecemos a los operadores:

- Plataforma abierta y neutral.
- Redistribución de ingresos a terceros.
- Seguridad de todas las transacciones.
- Integración de todos los servicios de los operadores afiliados.

Qué ofrecemos a los Consorcios y Autoridades de Transporte:

- Una Marca Blanca sobre nuestra Plataforma Tecnológica.
- Integración de servicios de los operadores locales.
- Personalización de la oferta de servicios.

Con el objetivo de validar la futura plataforma de RaaS, a finales del 2019 se lanzó una prueba piloto entre las ciudades de Madrid y Barcelona incluyendo operadores de transporte de taxi, VTC, patinetes eléctricos y tren.

Dream Big Renfe - SNCF

El Dream Big Express, se centró en 2020 en uno de los grandes problemas a solucionar a escala mundial: la sostenibilidad.

El Museo del Ferrocarril de Cataluña, en Vilanova y la Geltrú, fue el escenario del evento de inauguración de la Imagine Express 2020. Más de 200 personas se reunieron para participar en la competición de ideas en el ámbito de la sostenibilidad: el Dream Big Express. Esta iniciativa, se desarrolla a través de una competición disruptiva donde se trabajaron soluciones a los retos planteados. Después de 3 horas de sesión un jurado compuesto por diferentes expertos del sector, personalidades y actores del territorio, seleccionaron al equipo ganador que acelerará su idea en el programa Imagine Express 2020, a bordo de un tren de alta velocidad de Renfe - SNCF en Cooperación entre Barcelona y París. Este viaje finalizó en el 4YFN del Mobile World Congress.

Paralelamente, Cercanías de Cataluña se sumó al Dream Big Express facilitando el transporte entre Barcelona y Vilanova, con el objetivo de que el viaje en tren forme parte desde el inicio de la operación e incentivar la participación y el desplazamiento del mayor número de personas posibles.

Subirse al tren de la Imagine Express 2020 no representa únicamente estar utilizando el transporte más sostenible que existe, sino también adentrarse en 6.000 minutos de plena conciencia ambiental: el equipo de Imagine se comprometió a reducir al máximo los residuos posibles y buscar diferentes maneras de ser sostenibles durante todo este viaje de innovación, desarrollaron fuentes alternativas de energía, redujeron la contaminación y los daños al medio ambiente causados por las acciones cotidianas presentes durante el viaje.



Digitalización

Renfe no es ajena a la digitalización como una tendencia que está revolucionando la forma en como las personas se movilizan, así como la estrategia en la que estos servicios se basan para innovar sus operaciones, centralizar sus esfuerzos y reducir sus costes.

Este proceso de transformación se esfuerza por ofrecer una movilidad más atractiva e integrada, de la misma forma busca contribuir a operar de manera más inteligente y sostenible.

El Plan Estratégico de Renfe sitúa la digitalización como una de las tres palancas del plan proponiendo diversas iniciativas digitales. Estas iniciativas vienen a sumarse a las que se han ido desarrollando que mejoran la eficiencia de las operaciones. Entre estas, pueden citarse la mecanización de los expedientes jurídicos o la entrada en producción del proyecto TabTren que permite facilitar el acceso a la documentación de los maquinistas.

Big-Data registradores jurídicos de los trenes

Los registradores jurídicos de los trenes almacenan gran cantidad de información (500 millones de registros para los periodos de investigación) cuyo tratamiento por medios tradicionales resulta imposible. Para solventar esta situación Renfe ha desarrollado una solución de tipo big-data con capacidad de almacenamiento y tratamiento de esa información.

Los objetivos de este proyecto son:

- Almacenar datos relativos a la circulación, integrando los registros de los equipos embarcados en el tren (registrador, Asfa digital, etc.) con otra información de otros sistemas.
- Explotar dicha información de dos maneras distintas: Plan de Vigilancia e Investigación.

Además, el sistema pone a disposición de los científicos de datos una capa analítica con capacidad de inteligencia artificial basada en matching-learning capaz de descubrir patrones y relaciones entre las señales de circulación en relación con los modos de conducción.

Robotización de procesos (RPA)

RPA es una tecnología para automatizar procesos de una compañía, en la que un software dirige la ejecución de una o más tareas de la misma forma en que lo haría un trabajador.

La robotización de procesos aporta distintas ventajas:

— Disminución de los tiempos de operación: un robot software tiene la capacidad de acelerar procesos de forma radical, ya que no tienen tiempos de espera y puede trabajar las 24 horas los 365 días del año en tareas rutinarias que no necesitan toma de decisiones complejas.

— Mejora el control y calidad de los procesos: cada robot es capaz de informar del trabajo realizado y de las excepciones encontradas para que se realice una intervención humana y por tanto el control de proceso es muy alto. Por otra parte, no comete errores que puedan degradar la calidad de la tarea.

— Escalado de operaciones: por su carácter automático permite realizar operaciones de gran volumen que de otra forma serían inviables.

Renfe ha desarrollado un Plan Director de Robotización y Automatización de Procesos (RPA). En este plan se han identificado y priorizado 325 actividades que pueden ser robotizadas para su desarrollo. Cuando los 325 procesos estén automatizados, 244 personas que trabajan en Renfe realizando tareas repetitivas pasarán a desarrollar actividades de mayor valor añadido para la compañía.

Ya se han realizado dos pruebas piloto con dos procesos robotizables para verificar las bondades de la automatización. Concretamente son la gestión de puesta de trenes a la venta y la automatización del proceso de aprobación de facturas.

El proyecto de puesta de trenes a la venta automatiza las tareas de carga de información en el sistema de venta con las características de cada tren que va a circular: número de plazas, horarios de salida, llegada y paso por estaciones, etc. Los beneficios obtenidos son una mejora de los tiempos de ejecución y la reducción de errores que se cometen en la ejecución manual, evitando el trabajo posterior que éstos conllevan y mejorando la satisfacción del cliente.

La robotización de la gestión de facturas B2B consiste en la automatización del proceso de tramitación y aprobación de facturas recibidas, llevando a cabo el envío de las facturas y la generación de sus correspondientes propuestas de pago. Los beneficios obtenidos son fundamentalmente el aumento de la rapidez y agilidad, así como eliminación de errores en el proceso reduciendo el riesgo de extravío.

Renfe va a abordar la robotización de todos ellos de forma paulatina. Y para ello va a poner en marcha el Centro de competencia de robotics descrito en el punto siguiente.



Centros de Competencia Digitales

Renfe creará 3 centros de Competencias Digitales. Estos Centros van a generar equipos de trabajo especializados en tecnologías innovadoras, buscando la captación y retención de talento, así como, el incremento de la eficiencia operativa en la implantación de proyectos y servicios. Los objetivos buscados son:

- Innovación. Acelerando la transformación digital de Renfe y situando a Renfe a la vanguardia del conocimiento, mediante la implantación de tecnologías digitales innovadoras claves en el escenario de liberalización.
- Internalización y descentralización geográfica. Internalizar y trasladar parte de los servicios centrales a localidades en las que Renfe dispone de espacios en enclaves de especial relevancia ferroviaria, reduciendo los costes de espacio físico y de la contratación de servicios. Además, estos Centros serán una palanca de desarrollo económico y modernización para las pequeñas y medianas ciudades.
- Capacidad de crecimiento. Generación de empleo mediante la adquisición de talento en pequeñas o medianas ciudades, donde existe un nicho de perfiles cualificados a los que ofrecer una propuesta laboral de valor.

Los tres Centros de Competencia Digitales son los siguientes:

1) Operación de Infraestructuras.

Operación, control, administración y evolución de los sistemas del Centro de Proceso de Datos (CPD) de Renfe y contratación de la capacidad cloud.

Este servicio es continuidad del que actualmente se está prestando por un proveedor externo y consiste en la contratación de los servicios de mantenimiento de la infraestructura informática del CPD de Renfe, incluyendo todas aquellas acciones correctivas, preventivas, evolutivas y proyectos especiales, que posibiliten un servicio de mantenimiento integral garantizado. Adicionalmente, se incorporan al servicio ya existente la contratación de servicios cloud de los principales CSPs (Amazon, Azure e IBM) y su administración, evolucionando los sistemas TI hacia un modelo de nube

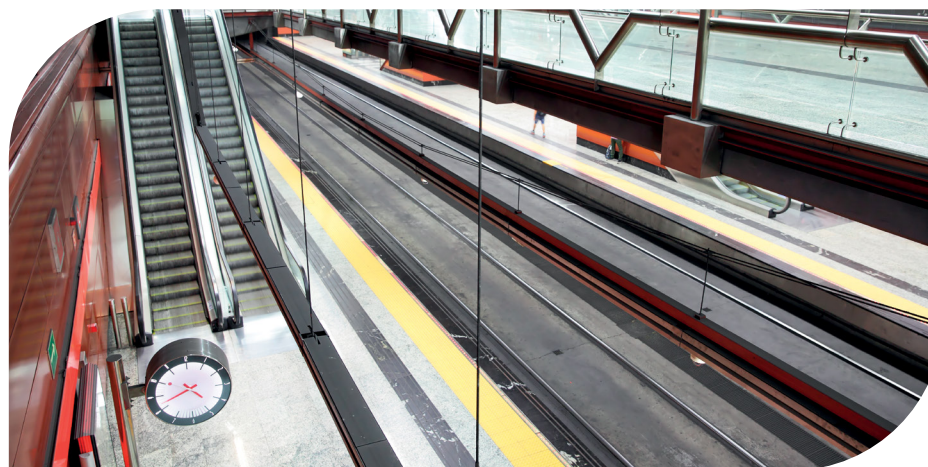
híbrida controlado con un sistema de gobierno definido, evitando el peligro de diseminar las aplicaciones en diferentes cloud sin el control necesario en cuanto a gestión, administración y medidas de seguridad.

- 2) Aplicaciones móviles y de negocio (Servicio de mantenimiento de aplicaciones). Este servicio consiste en la contratación de los servicios de mantenimiento de aplicaciones bajo un modelo de acuerdo marco, incluyendo todas aquellas acciones correctivas, preventivas, evolutivas y proyectos especiales de evolución tecnológica y funcional, que posibilitan un servicio de mantenimiento integral.

El Centro de Competencia Digital permite, además de consolidar el modelo, aumentar la capacidad para evolucionar y transformar el conjunto de aplicaciones, así como la capacidad de lanzar pilotos y pruebas de concepto sobre nuevas tecnologías y servicios en la nube.

- 3) Robotics (Robotic Process Automation).

El Centro de Competencia realizará el proyecto de implantación del proyecto de robotización.



Ciberseguridad

La ciberseguridad y la privacidad son elementos clave que deben estar contemplados en todas las iniciativas de digitalización, así como en las operaciones que se sustentan sobre sistemas y redes de información. La estrategia seguida por el Grupo Renfe para enfrentarse a las ciberamenazas, tiene como ejes principales:

- Alineamiento con la estrategia de Ciberseguridad Nacional.
- La identificación y cumplimiento de leyes que le son de aplicación para los ámbitos de ciberseguridad y privacidad.
- La gestión de riesgos tecnológicos.
- La gestión de los incidentes de seguridad, así como la minimización de sus impactos.
- La respuesta preventiva y reactiva a las amenazas específicas del sector.
- La transparencia y colaboración con las diferentes autoridades de control.

Durante el 2020 se ha seguido operando y potenciando el equipo de respuestas a incidentes Renfe-CERT. Este equipo forma parte de la red internacional FIRST de más de 500 CERTs, así como de la red nacional CSIRT.es.

A lo largo de este año se han desarrollado diversas actividades, proyectos y acciones en relación con la ciberseguridad y la privacidad, entre las que pueden citarse:

- Las reuniones periódicas tanto del Comité de privacidad, como del Comité de Seguridad TIC.
- La mejora de las capacidades asociadas al control y la supervisión del teletrabajo. La pandemia ha venido a requerir de múltiples esfuerzos en diferentes ámbitos, entre ellos la necesidad de potenciar el teletrabajo y consecuentemente de afrontar el incremento de amenazas asociadas al mismo.
- El progreso, en coordinación con el área de ingeniería, en los trabajos de fortalecimiento de la ciberseguridad en el material ferroviario.

- La instalación de sondas OT.
- Las acciones formativas en materia de ciberseguridad.
- La preparación para la certificación de su sistema de gestión conforme al esquema Nacional de Seguridad y a la UNE ISO/IEC 27001:2017.
- El aumento de los ejercicios de simulación de phising y de auditorías de ciberseguridad.



Nuestro equipo



Nuestro equipo

Generando Empleo

En el año 2020, el Grupo Renfe ha seguido con el proceso iniciado en 2016 para dar respuesta al necesario rejuvenecimiento de su plantilla; un rejuvenecimiento planteado también para ganar en términos de competitividad y productividad, y estar en las mejores condiciones para afrontar los retos del sector ferroviario.

Para la consecución de estos objetivos se publicó el pasado año la convocatoria de ingreso de 1025 puestos de trabajo como personal laboral fijo, al objeto de dar cobertura a:

- 335 puestos de Operador Comercial de Ingreso, de los cuales 30 puestos dirigidos a militares profesionales de tropa y marinería que se encuentren en los últimos 10 años de su contrato de larga duración y/o a reservistas de especial disponibilidad.
- 243 puestos de Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación de los cuales 30 puestos dirigidos a militares profesionales de tropa y marinería que se encuentren en los últimos 10 años de su contrato de larga duración y/o a Reservistas de especial disponibilidad.
- 400 puestos de Maquinista de Entrada para cuadros de servicio de tráficos de ámbito nacional.
- 25 puestos para Cuadros de Servicios de Tráficos Transfronterizos con Francia.
- 12 puestos de Cuadros Técnicos y/o Estructura de Apoyo. Es en estos colectivos operativos, vinculados a la operación ferroviaria, donde se están incorporando un mayor número de profesionales.

Además de lo anterior, se crearon unas bolsas de empleo de 277 trabajadores para el colectivo de Operador Comercial de Ingreso, 103 trabajadores para el colectivo de Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación y otra de 314 puestos para el colectivo de Conducción para hacer frente a las necesidades que se han ido produciendo durante el ejercicio.

Estas acciones se desarrollan en el contexto del Plan de Empleo del Grupo Renfe que se fundamenta en los siguientes aspectos:

- Plan de Desvinculaciones, y un Plan de Jubilaciones Parciales para conseguir una salida ordenada y voluntaria de trabajadores.
- Plan de Contrataciones para sustituir a los trabajadores en los lugares donde fueran más necesarios y rejuvenecer la plantilla.
- Adaptación de los contratos a las condiciones del mercado.

En lo que se refiere al Plan de Desvinculaciones del ejercicio 2020, se han producido 700 bajas voluntarias distribuidas de la siguiente manera: 17 en Renfe, 486 en Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., 65 en Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y 132 en Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

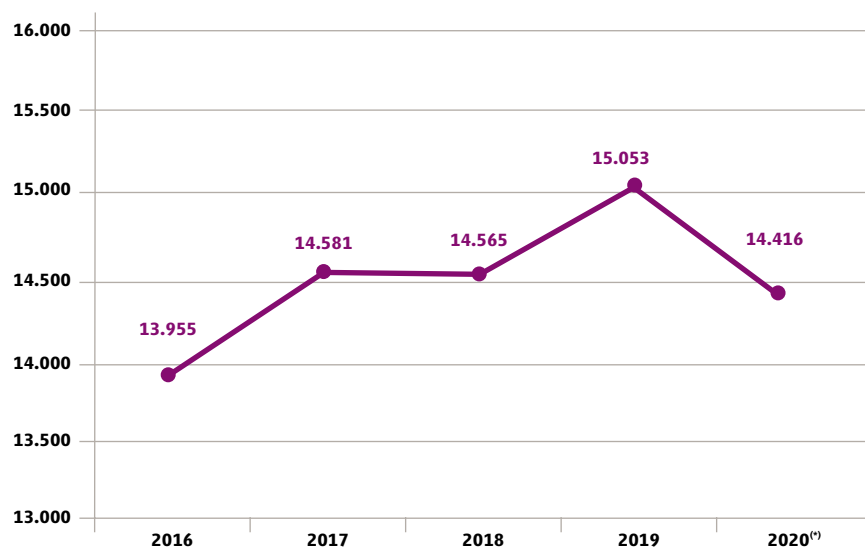
En cuanto al Plan de Jubilaciones Parciales en el ejercicio 2020, 301 trabajadores han accedido a la jubilación parcial, en los términos establecidos legalmente y en la modalidad de jubilación parcial con contrato de sustitución indefinido distribuidas de la siguiente manera: 14 en Renfe, 211 en Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., 12 en Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y 64 en Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Este Plan de Desvinculaciones voluntarias y Jubilaciones Parciales requiere de aprobación previa de la tasa de reposición, para cada uno de los ejercicios.

GESTIÓN DE LA DIVERSIDAD

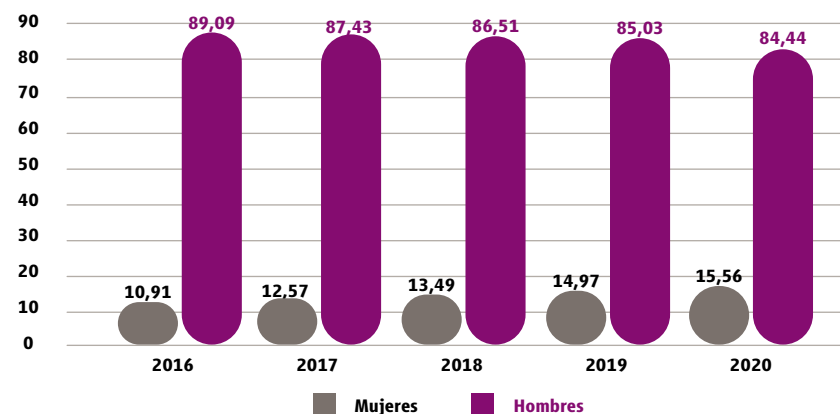
Al cierre de 2020, el Grupo Renfe cuenta con una plantilla de 14.416 trabajadores, de los que alrededor del 93,35% son personal fijo. Reducir la edad media de la plantilla, que ronda los 49,3 años, así como incrementar la representación femenina en el Grupo Renfe que alcanza un escaso 15,56%, son objetivos primordiales en la implantación y desarrollo del Plan Estratégico.

Nº DE EMPLEADOS

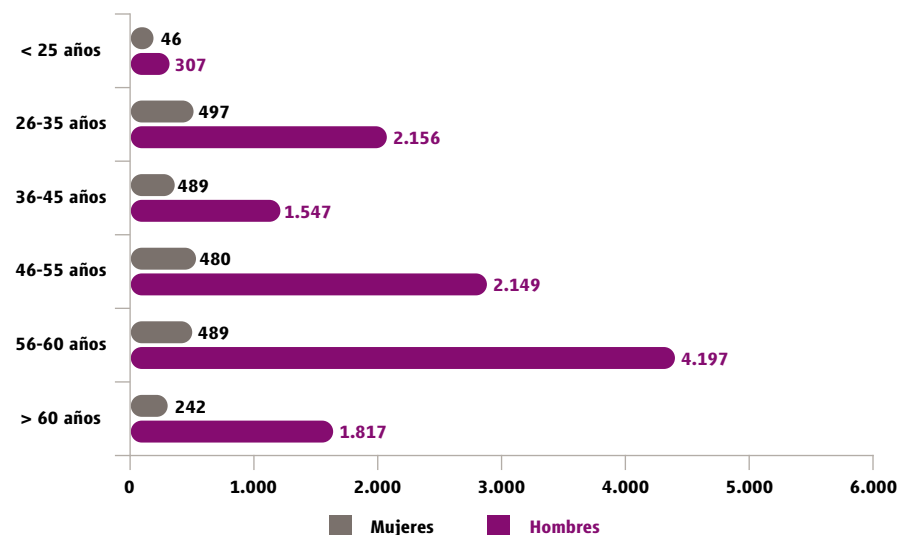


(*) Hay que tener en cuenta que, debido a la situación de la pandemia, se han visto afectados los procesos de selección durante 2020.

PORCENTAJE PLANTILLA HOMBRES / MUJERES



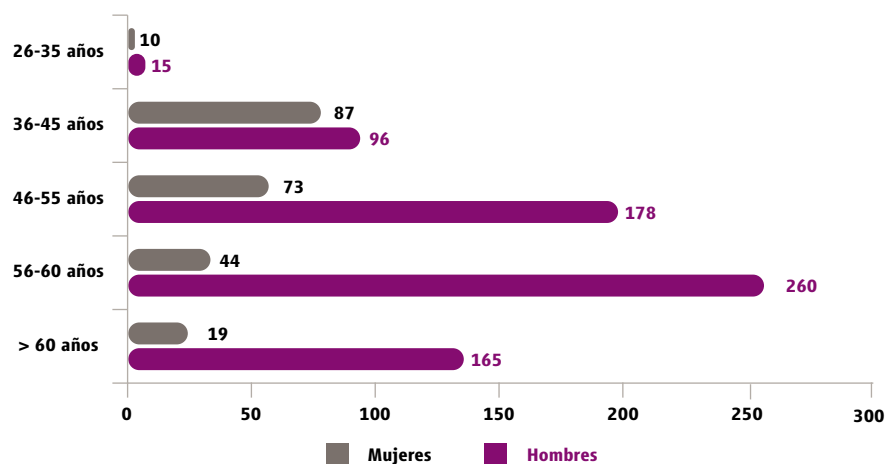
DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR EDADES Y SEXO



La edad media de la plantilla es de 49,3 años, siendo la de los hombres 49,77 años frente a los 46,68 años de edad media de las mujeres.

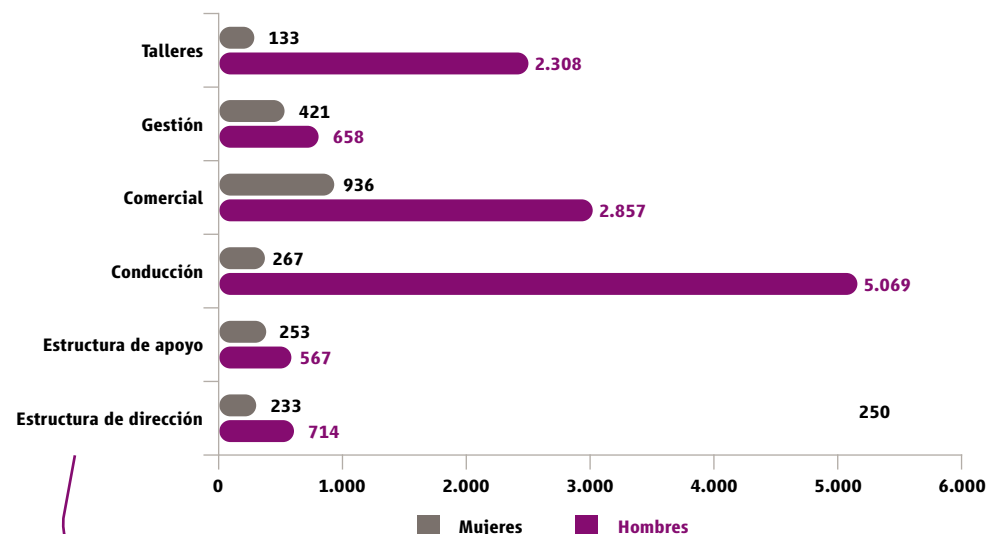
La aplicación del Plan de Empleo ha supuesto una reducción de la edad media cercana a los 3 años. La estimación de los efectos de la aplicación del Plan de Empleo en los próximos 5 años supone una reducción anual de la edad media cercana a 1 año, por lo que en el ejercicio 2023 la edad media rondaría los 45 años.

DISTRIBUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DE DIRECCIÓN POR EDAD Y SEXO



La edad media de los trabajadores adscritos a la Estructura de Dirección del Grupo Renfe se eleva a 53,5 años, siendo de 54,9 años la edad media de los hombres y de 48,9 la edad media de las mujeres.

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y SEXO



Queda de manifiesto que la representación de la mujer en los colectivos de Conducción y Talleres es mínima alcanzando solo el 5% y el 5,5% respectivamente. El colectivo con mayor representación femenina es el de Gestión, próximo al 39%.

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ÁREA DE ACTIVIDAD

	2020	2019
Presidencia / Dirección General Adjunta a la Presidencia	35	37
Secretaría General y Consejo de Administración	31	31
D. G. de Operaciones	297	467
D. G. Económico Financiera	136	135
D. G. de Desarrollo y Estrategia	214	191
D. G. de Seguridad, Organización y RRHH	295	290
D. de Comunicación, Marca y Publicidad	49	52
D. G. de Renfe Mercancías	955	1.015
D. G. de Renfe Fabricación y Mantenimiento	3.043	3.163
D. G. de Renfe Viajeros	9.354	9.666
D. G. de Renfe Alquiler de Material Ferroviario	7	6
Total	14.416	15.053



DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR SEXO, REGIÓN Y TIPO DE CONTRATO EN ESPAÑA

COMUNIDAD AUTÓNOMA	TIPO CONTRATO	2020		2019	
		HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Andalucía	Fijo	1.367	230	1.463	232
Aragón	Fijo	385	21	389	24
Asturias	Fijo	586	100	621	99
Cantabria	Fijo	264	24	277	26
Castilla-La Mancha	Fijo	204	8	224	8
Castilla-León	Fijo	1.220	165	1.321	166
Cataluña	Fijo	1.660	342	1.698	338
Comunidad Valenciana	Fijo	892	116	963	111
Extremadura	Fijo	86	12	86	8
Galicia	Fijo	475	83	522	84
La Rioja	Fijo	4	3	4	4
Madrid	Fijo	3.386	900	3.532	857
Murcia	Fijo	220	22	239	19
Navarra	Fijo	49	9	54	9
País Vasco	Fijo	491	79	502	81
Total		11.289	2.114	11.895	2.066
Total empleados con contrato fijo		13.403		14.010	

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR SEXO, REGIÓN Y TIPO DE CONTRATO EN ESPAÑA

COMUNIDAD AUTÓNOMA	TIPO CONTRATO	2020		2019	
		HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Andalucía	Temporal	110	6	86	5
Aragón	Temporal	14	1	24	-
Asturias	Temporal	27	4	30	5
Cantabria	Temporal	19	5	17	5
Castilla-La Mancha	Temporal	24	5	13	4
Castilla-León	Temporal	71	8	57	6
Cataluña	Temporal	62	14	121	25
Comunidad Valenciana	Temporal	46	5	28	1
Extremadura	Temporal	4	1	17	3
Galicia	Temporal	33	11	18	4
La Rioja	Temporal	1	-	1	-
Madrid	Temporal	170	42	80	14
Murcia	Temporal	7	1	8	1
Navarra	Temporal	3	-	2	-
País Vasco	Temporal	37	5	62	8
Total		628	108	564	81
Total empleados con contrato temporal		736		1.043	

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR SEXO, REGIÓN Y TIPO DE CONTRATO EN ARABIA SAUDITA Y TEXAS

TIPO CONTRATO	2020		2019	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Fijo	55	-	49	-
Temporal	201	21	291	107
Total	256	21	340	107
Total empleados	277		447	

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR TIPO DE CONTRATO/ JORNADA

	2020				2019			
	JORNADA COMPLETA		JORNADA REDUCIDA		JORNADA COMPLETA		JORNADA REDUCIDA	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Contrato indefinido	11.307	2.029	37	85	11.906	1.966	38	100
Contrato temporal	254	53	575	76	531	141	324	47
Total	11.561	2.082	612	161	12.437	2.107	362	147
Total empleados	13.643		773		14.544		509	



Nuestro equipo

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR TIPO DE CONTRATO/JORNADA/EDAD/GRUPO PROFESIONAL
2020

TIPO CONTRATO	JORNADA	GRUPO EDAD	ESTRUCTURA DE DIRECCIÓN	ESTRUCTURA DE APOYO	CONDUCCIÓN	COMERCIAL	TALLERES	ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN
Fijo	Jornada Completa	< 26 años	-	4	179	38	75	-
		26 a 35 años	25	126	1.456	402	377	38
		36 a 45 años	181	167	859	400	278	63
		46 a 55 años	249	152	904	688	384	213
		56 a 60 años	303	208	1.626	1.108	1.031	396
		> 60 años	159	106	186	664	160	131
	Jornada Reducida	< 26 años	-	-	-	-	-	-
		26 a 35 años	-	-	3	17	3	-
		36 a 45 años	2	3	11	38	1	3
		46 a 55 años	1	2	3	12	5	2
		56 a 60 años	1	-	6	5	1	1
		> 60 años	-	-	-	2	-	-
Temporal	Jornada Completa	< 26 años	-	-	25	5	-	27
		26 a 35 años	-	1	64	34	-	107
		36 a 45 años	-	1	7	12	-	10
		46 a 55 años	1	-	1	8	-	4
		> 60 años	25	50	6	360	126	84

2019

Fijo	Jornada Completa	< 26 años	-	1	187	48	101	3
		26 a 35 años	20	95	1.239	435	386	43
		36 a 45 años	160	124	655	358	209	62
		46 a 55 años	256	189	1.220	788	549	304
		56 a 60 años	221	167	1.530	1.007	900	330
		> 60 años	210	146	370	987	352	220
	Jornada Reducida	< 26 años	-	-	-	-	1	-
		26 a 35 años	-	1	3	13	1	-
		36 a 45 años	13	9	9	37	-	4
		46 a 55 años	-	4	6	17	6	2
		56 a 60 años	1	-	2	4	-	-
		> 60 años	-	-	-	5	-	-
Temporal	Jornada Completa	< 26 años	-	-	55	1	-	98
		26 a 35 años	-	-	156	-	-	197
		36 a 45 años	-	-	106	1	-	37
		46 a 55 años	1	-	16	-	-	4
	Jornada Reducida	36 a 45 años	-	1	-	-	-	-
		> 60 años	225	3	31	11	47	53

La jornada reducida de los trabajadores va desde el 50% al 87,5% de su jornada.

Nuestro equipo

Estabilidad laboral

Un factor clave para el desarrollo integral de la organización y de sus trabajadores son las políticas que Renfe promueve para la estabilidad laboral y mediante acuerdos con el Comité General de Empresa se establecen contrataciones temporales y/o indefinidas vinculadas a necesidades específicas.

ÍNDICE DE ROTACIÓN DE LA PLANTILLA

	2020	2019
Hombres	5,84	8,13
Mujeres	5,96	9,42

ÍNDICE DE ANTIGÜEDAD DE LA PLANTILLA

	2020	2019
Hombres	25,67	26,22
Mujeres	19,51	19,26

NÚMERO DE BAJAS REGISTRADAS POR SEXO

	2020		2019	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Despido por sanción	4	1	5	-
Dimisión expresa	9	5	43	7
Excedencia a empresa participada	5	-	5	3
Excedencia voluntaria	1	1	7	4
Excedencia forzosa	4	-	1	-
Excedencia cuidados familiares	3	5	3	-
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-	-	-	-
Excedencia Maternidad/Paternidad	3	3	-	3
Extinción de la relación laboral (Fallecimiento/Incapacidad)	53	3	73	6
Finalización de contrato	119	82	19	12
Desvinculaciones Voluntarias	682	18	647	14
Jubilación	138	22	106	7
Total	1.021	140	909	56
Total empleados	1.161		965	



NÚMERO DE BAJAS REGISTRADAS POR EDAD

	2020						2019					
	+ 60	56-60	46-55	36-45	26-35	-26	+ 60	56-60	46-55	36-45	26-35	-26
Despido por sanción	-	-	1	1	3	-	-	1	-	1	3	-
Dimisión expresa	-	-	-	3	11	-	-	-	-	4	35	11
Excedencia a empresa participada	-	1	1	2	1	-	-	4	1	3	-	-
Excedencia voluntaria	-	1	1	-	-	-	-	2	1	5	3	-
Excedencia forzosa	-	-	1	3	-	-	-	-	1	-	-	-
Excedencia cuidados familiares	-	-	1	4	3	-	1	1	1	-	-	-
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Excedencia Maternidad/Paternidad	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-
Extinción de la relación laboral (fallecimiento / incapacidad)	15	32	6	1	2	-	27	38	10	3	1	-
Finalización de contrato	-	-	1	11	146	48	-	-	-	8	18	5
Desvinculaciones voluntarias	321	379	-	-	-	-	370	291	-	-	-	-
Jubilación	160	-	-	-	-	-	112	-	-	1	-	-
Total	496	413	12	28	164	48	510	337	14	25	63	16
Total empleados	1.161						965					



NÚMERO DE BAJAS REGISTRADAS POR CATEGORÍA PROFESIONAL

2020

	ESTRUCTURA DE DIRECCIÓN	ESTRUCTURA DE APOYO	ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN	CONDUCCIÓN	COMERCIAL	TALLERES
Despido por sanción	1	-	1	1	2	-
Dimisión expresa	1	1	10	-	2	-
Excedencia a empresa participada	4	-	-	-	1	-
Excedencia voluntaria	2	-	-	-	-	-
Excedencia forzosa	3	-	-	-	-	1
Excedencia cuidados familiares	-	-	-	1	6	1
Excedencia Maternidad/Paternidad	-	-	-	2	4	-
Extinción relación laboral (Fallecimiento/ Incapacidad)	1	4	6	11	17	17
Finalización de contrato	-	-	188	12	1	-
Desvinculaciones voluntarias	31	17	28	427	82	115
Jubilación	12	8	15	16	89	20
Total	55	30	248	470	204	248
Total empleados 2020	1.161					

NÚMERO DE BAJAS REGISTRADAS POR CATEGORÍA PROFESIONAL

2019

	ESTRUCTURA DE DIRECCIÓN	ESTRUCTURA DE APOYO	ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN	CONDUCCIÓN	COMERCIAL	TALLERES
Despido por sanción	1	-	1	2	1	-
Dimisión expresa	-	-	42	7	1	-
Excedencia a empresa participada	5	1	1	-	1	-
Excedencia voluntaria	2	2	2	1	3	1
Excedencia forzosa	-	-	-	-	-	1
Excedencia cuidados familiares	-	1	-	-	1	1
Excedencia Maternidad/Paternidad	-	-	-	-	3	-
Extinción de la relación laboral (Fallecimiento/Incapacidad)	4	2	10	20	23	20
Finalización de contrato	-	-	21	1	9	-
Desvinculaciones voluntarias	33	7	26	427	27	141
Jubilación	3	6	4	13	65	22
Total	48	19	107	471	134	186
Total empleados 2019	965					

Nuestro equipo

2020
**REMUNERACIÓN MEDIA POR
CATEGORÍA PROFESIONAL,
EDAD Y SEXO** (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
< 26 años	-	-	31.014	-	-	-	42.524	42.466	20.883	20.597	24.899	-
26-35 años	54.276	48.642	43.832	39.939	33.185	35.934	48.426	46.389	29.427	27.726	28.458	23.032
36-45 años	62.728	55.283	42.683	43.341	36.002	34.152	51.864	48.518	32.948	30.451	31.717	33.898
46-55 años	62.827	58.652	48.457	47.955	38.995	38.457	63.054	59.093	43.715	38.393	40.387	38.662
56-60 años	66.335	65.521	51.469	49.394	39.947	38.637	63.495	63.909	45.203	41.240	42.498	39.537
> 60 años	68.426	62.552	42.368	37.097	32.394	30.782	61.497	-	36.541	36.140	35.426	31.776

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

2019
**REMUNERACIÓN MEDIA POR
CATEGORÍA PROFESIONAL,
EDAD Y SEXO** (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
< 26 años	-	-	-	-	27.034	26.924	37.231	36.471	20.013	20.932	23.637	22.087
26-35 años	51.969	54.657	52.517	37.640	35.824	31.632	49.095	47.759	33.585	28.399	29.129	25.961
36-45 años	63.153	56.172	48.596	43.382	34.305	34.693	54.388	53.109	36.031	33.089	32.437	39.615
46-55 años	66.398	64.615	48.488	47.536	39.312	38.447	62.536	57.726	44.245	38.563	41.190	39.120
56-60 años	69.761	64.142	50.291	49.566	39.576	37.966	62.654	60.764	44.938	40.965	42.008	38.250
> 60 años	72.828	64.886	47.567	44.971	35.499	33.513	60.593	-	41.444	38.163	37.603	32.503

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

Brecha salarial

Para realizar el cálculo de la retribución media se ha tenido en cuenta todos los trabajadores que han permanecido en el mismo grupo profesional durante el año 2020. 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 de mano de obra directa 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 brecha salarial del Grupo Renfe en el año 2020 es del 2,17% y la misma en el año 2019 fue de 3,25%.

2020

GRUPO	AGRUPACIÓN	HOMBRES	MUJERES	DIFERENCIA (HOMBRE-MUJER/ HOMBRE)	NÚMERO TRABAJADORES GRUPO	% TRABAJADORES GRUPO/TOTAL	APORTACIÓN GRUPO A LA BRECHA
Estructura de Dirección	Dirección	65.334	58.869	9,90%	947	6,50%	0,64%
Estructura de Apoyo	Técnicos	46.594	43.865	5,86%	820	5,63%	0,33%
Gestión	Mandos Intermedios de Administración y Gestión	38.793	37.475	3,40%	431	2,96%	0,10%
	Operador Especializado en Administración y Gestión	35.625	38.155	-7,10%	118	0,81%	-0,06%
	Operador de Administración y Gestión	35.710	35.751	-0,11%	530	3,64%	0,00%
Conducción	Mandos Intermedios de Conducción	61.927	57.582	7,02%	371	2,55%	0,18%
	Maquinista Jefe de Tren	63.882	63.224	1,03%	2752	18,89%	0,19%
	Maquinista	47.270	46.670	1,27%	1504	10,33%	0,13%
	Maquinista de Entrada	37.600	37.272	0,87%	709	4,87%	0,04%
Comercial	Mandos Intermedios de Comercial	41.002	38.643	5,75%	400	2,75%	0,16%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	48.315	47.375	1,94%	213	1,46%	0,03%
	Operador Comercial Especializado	43.645	42.665	2,25%	1543	10,59%	0,24%
	Operador Comercial	36.482	37.089	-1,66%	1028	7,06%	-0,12%
	Operador Comercial de Entrada	29.086	27.520	5,39%	89	0,61%	0,03%
	Operador Comercial de Ingreso	20.717	20.592	0,60%	520	3,57%	0,02%
Talleres	Mandos Intermedios Mantenimiento y Fabricación	43.420	47.530	-9,47%	162	1,11%	-0,11%
	Operador Especializado en Mantenimiento y Fabricación	44.433	43.619	1,83%	358	2,46%	0,05%
	Operador Mantenimiento y Fabricación	39.780	38.390	3,50%	1298	8,91%	0,31%
	Operador Mantenimiento y Fabricación de Entrada	32.981	34.604	-4,92%	221	1,52%	-0,07%
	Operador de Ingreso Mantenimiento y Fabricación	23.192	22.554	2,75%	402	2,76%	0,08%

2019

GRUPO	AGRUPACIÓN	HOMBRES	MUJERES	DIFERENCIA (HOMBRE-MUJER/ HOMBRE)	NÚMERO TRABAJADORES GRUPO	% TRABAJADORES GRUPO/TOTAL	APORTACIÓN GRUPO A LA BRECHA
Estructura de Dirección	Dirección	68.561	61.488	10,32%	893	5,93%	0,61%
Estructura de Apoyo	Técnicos	49.024	45.531	7,13%	767	5,10%	0,36%
Gestión	Mandos Intermedios de Administración y Gestión	39.748	37.423	5,85%	469	3,12%	0,18%
	Operador Especializado en Administración y Gestión	37.445	38.933	-3,97%	130	0,86%	-0,03%
	Operador de Administración y Gestión	36.589	36.265	0,89%	418	2,78%	0,02%
Conducción	Mandos Intermedios de Conducción	61.123	55.880	8,58%	407	2,70%	0,23%
	Maquinista Jefe de Tren	63.091	62.157	1,48%	3.131	20,80%	0,31%
	Maquinista	47.322	46.202	2,37%	1.041	6,92%	0,16%
	Maquinista de Entrada	37.170	37.577	-1,10%	979	6,50%	-0,07%
Comercial	Mandos Intermedios de Comercial	43.075	39.863	7,46%	433	2,88%	0,21%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	49.831	50.027	-0,39%	226	1,50%	-0,01%
	Operador Comercial Especializado	45.679	42.566	6,81%	1.589	10,56%	0,72%
	Operador Comercial	37.588	36.963	1,66%	1.149	7,63%	0,13%
	Operador Comercial de Ingreso	20.809	20.957	-0,71%	502	3,33%	-0,02%
Talleres	Mandos Intermedios Mantenimiento y Fabricación	44.772	48.138	-7,52%	151	1,00%	-0,08%
	Operador Especializado en Mantenimiento y Fabricación	44.301	43.383	2,07%	365	2,42%	0,05%
	Operador Mantenimiento y Fabricación	39.862	38.394	3,68%	1.480	9,83%	0,36%
	Operador de Ingreso Mantenimiento y Fabricación	22.622	21.831	3,50%	429	2,85%	0,10%

Remuneración de los Consejeros de Renfe

Respecto a la retribución, los miembros del Consejo de Administración que asistan a sus sesiones, perciben las compensaciones económicas que autorice el Ministerio de Economía y Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Fomento, 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.

Hay que tener presente que en el ejercicio 2020 se han producido modificaciones en los miembros del Consejo de Administración. Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2020, solo se han abonado dietas a 11 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año por consejero.

Política de desconexión laboral

El Grupo Renfe, aun cuando no tiene una política específica en esta materia, sensibilizado con la legislación y con la necesidad de descanso y conciliación de los trabajadores, facilita y garantiza el derecho de los trabajadores a su privacidad y desconexión digital fuera del horario laboral.

Empleados con discapacidad

La actividad desarrollada por el Grupo Renfe, en la que casi el 40% 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 del 2% 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 tiene adoptadas

medidas alternativas mediante la relación contractual mercantil con centros especiales de empleo para la prestación de servicios ajenos y accesorios a la actividad normal de la empresa.

Durante 2020, Renfe ha invertido más de 3,23 millones de euros en diferentes expedientes adjudicados a Centros Especiales de Empleo.

	2020		2019	
PERSONAS CON DISCAPACIDAD	PERSONAS CON DISCAPACIDAD	% DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	PERSONAS CON DISCAPACIDAD	% DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD
Hombres	184	1,51 %	208	1,63 %
Mujeres	21	1,38 %	33	1,46 %
Total	215	1,49 %	241	1,60 %

En lo que se refiere a la accesibilidad de los empleados a las instalaciones de Renfe, cabe señalar que todos nuestros edificios de oficinas y talleres son accesibles. En el caso de las Oficinas Centrales de Renfe en la Avda. Pío XII, 110, al ser una zona afectada por el proyecto “Madrid Nuevo Norte”, se realizan obras de accesibilidad solo en caso de que sea necesario.

Organización del trabajo

Organización del tiempo de trabajo

La jornada en el Grupo Renfe, en cómputo anual, es de 1.642 horas, 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 esta 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.

	2020		2019	
ABSENTISMO LABORAL	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Horas de absentismo laboral	2.693.243	595.230	2.308.240	548.224

TASA DE ABSENTISMO, DÍAS PERDIDOS Y VÍCTIMAS MORTALES

	2020		2019	
Ratio de absentismo por accidente laboral	0,60		0,53	
Jornadas perdidas por accidente laboral	16.261		26.343	

	2020		2019	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	-	-	-	-

Conciliación en Renfe

La normativa laboral del Grupo recoge entre otras las siguientes medidas de conciliación:

- ☐ Horario flexible.
- ☐ Posibilidad de elegir turnos.
- ☐ Jornada continuada.
- ☐ Preferencia en la elaboración de los calendarios vacacionales.
- ☐ 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.

Con la firma del Acuerdo del II Convenio Colectivo del Grupo Renfe emana la Mesa Técnica de Igualdad y aspectos sociolaborales, así como, un Grupo de trabajo que abordará con la Representación Legal de los Trabajadores temas relacionados con conciliación e igualdad.



Seguridad y salud laboral

Con respecto a 2020, se relacionan los indicadores de frecuencia y gravedad, las enfermedades profesionales y el total de accidentes de trabajo ocurridos en el Grupo Renfe desagregados por sexos.

INDICADORES DE ACCIDENTES LABORALES

	2020		2019	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Frecuencia (con baja)	12,53	12,71	20,26	13,52
	12,55		19,33	
Gravedad	0,76	0,61	0,90	0,77
	0,73		0,88	
Enfermedades profesionales	7	2	7	3
	9		10	
Accidentes laborales	622	85	903	101
	707		1.004	

De las actuaciones realizadas en 2020 en materia de Prevención de Riesgos Laborales, hay que destacar los siguientes hitos:

COVID-19, actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales

Desde la declaración de la crisis sanitaria, el Servicio de Prevención Mancomunado del Grupo Renfe ha elaborado y publicado los siguientes procedimientos específicos:

— Procedimiento Específico de medidas de prevención de riesgos laborales frente a la exposición del Coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19) en el ámbito del Grupo Renfe. En 2020 se publicaron 8 ediciones. Este procedimiento establece las medidas preventivas generales y específicas que se han adoptado en los puestos y centros de trabajo para evitar o reducir el riesgo de contagio por el SARS-CoV-2 entre las personas trabajadoras, siguiendo las directrices y recomendaciones fijadas en cada momento por las autoridades competentes.

— Procedimiento Específico Actuación frente a Posibles Casos de Personas Afectadas por Infección del Coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19) en el ámbito Ferroviario. En 2020 se publicaron 9 ediciones. Este procedimiento, elaborado con el área de Autoprotección, determina las actuaciones ante posibles casos de clientes y trabajadores con sospecha de cursar la COVID-19 en las instalaciones y trenes del Grupo Renfe.

Asimismo, se han elaborado tres Instrucciones Técnicas con medidas preventivas dirigidas a actividades y ámbitos específicos:

— Medidas preventivas frente a la exposición del coronavirus (SARS-CoV-2) en la formación presencial en el ámbito del Grupo Renfe.

Esta instrucción fija las medidas preventivas generales que deben adoptarse para la impartición de formación presencial, teórica y práctica, en el ámbito del Grupo Renfe, frente al riesgo de contagio por el SARS-CoV-2. Durante 2020 se han publicado 3 ediciones.

— Medidas y recomendaciones preventivas frente a la exposición del coronavirus (SARS-CoV-2) en los sistemas de climatización y ventilación en el ámbito del Grupo Renfe.

El objeto de esta instrucción es adecuar el funcionamiento de los sistemas de climatización y ventilación existentes para prevenir la propagación del SARS-CoV-2 en las instalaciones del Grupo Renfe, así como para la correcta ventilación de los lugares de trabajo.

— Medidas preventivas en el área sanitaria del servicio de prevención mancomunado del Grupo Renfe, frente al virus SARS-CoV-2.

Esta instrucción tiene como fin garantizar la seguridad y la salud de los profesionales del área sanitaria del Servicio de Prevención Mancomunado (SPM) del Grupo Renfe en su desempeño profesional durante la crisis sanitaria.

Es importante destacar el trabajo realizado, en estrecha colaboración con la Representación Legal de los Trabajadores, en los órganos de participación conformados por representantes

de la empresa y de los trabajadores, Comité General de Seguridad y Salud y Comisión Técnica de Seguridad y Salud, de las que en 2020 se celebraron nueve reuniones. Además, a este Comité se le ha informado semanalmente de la evolución de los casos confirmados, sospechosos y contactos estrechos que se han producido en el ámbito laboral del Grupo Renfe.

Entre las medidas y acciones establecidas frente a la COVID-19, destacamos las siguientes:

- La obligación de reforzar e incrementar las actuaciones en materia de limpieza y desinfección en los lugares de trabajo del Grupo Renfe.
- La necesidad de dotar a todos los centros de trabajo de dispensadores de gel hidroalcohólico, así como de facilitar toallitas hidroalcohólicas individuales a los trabajadores de forma periódica.
- El diseño y distribución de cartelería y señalización con las principales obligaciones, información y recomendaciones de prevención frente al coronavirus que se deben seguir en nuestras instalaciones.
- La adquisición de mascarillas FFP2 y guantes para los trabajadores del Grupo Renfe, de las que en 2020 se distribuyeron más de 1.600.000 y 800.000, respectivamente.
- La realización de campañas informativas y de sensibilización frente al coronavirus, difundidas a través de la intranet de la compañía y remitidas por correo electrónico a todos los trabajadores, así como de los procedimientos y medidas de prevención actualizados periódicamente. En este sentido, se ha habilitado un apartado específico en la intranet, denominado Espacio Seguro, que contiene toda la información y documentación relativa a la COVID-19.
- La implantación de un servicio telefónico de apoyo psicológico para todos los trabajadores del Grupo Renfe con el objetivo de ayudarles a gestionar psicológica y emocionalmente la situación excepcional generada por la COVID-19; este servicio se presta por psicólogos expertos formados en técnicas de asesoramiento telefónico, con formación dentro del ámbito laboral y en materia de emergencias.

Plataforma de gestión y validación documental para contratistas y subcontratistas del Grupo Renfe

Esta plataforma informática tiene como objeto principal la gestión y validación de los documentos de diversa naturaleza (prevención de riesgos laborales, social, laboral, etc.) requeridos a los contratistas y subcontratistas del Grupo Renfe, entre los que se encuentran los relacionados con la coordinación de actividades empresariales en materia de prevención de riesgos laborales, asegurando su control y trazabilidad de forma ágil y segura.

Para su implantación y progresiva utilización se han llevado a cabo numerosas jornadas de formación dirigidas a los distintos usuarios de la plataforma de acuerdo a sus perfiles de acceso y funcionalidades que van a utilizar en ella, así como la elaboración y distribución de manuales adaptados a dichos perfiles.



Formación en salud y prevención

	2020		2019	
	PARTICIPANTES	HORAS	PARTICIPANTES	HORAS
Formación Continua	936	5.966	1.924	9.029
Formación Inicial	377	2.698	1.115	7.948
Formación Coyuntural	0	0	3	15
Formación E-Learning	23	92	1	50
Total	1.267	8.756	3.043	17.042

Además de los datos en materia de salud y prevención expuestos, hay que añadir la impartición de 1.095 horas en materia de prevención de riesgos laborales, en módulos integrados en cursos generales dentro del catálogo de formación.

Debido a la crisis sanitaria, y las limitaciones para la movilidad y las reuniones derivadas de ella, las acciones formativas previstas tuvieron que suspenderse de forma temporal y posteriormente reducirse, produciéndose un descenso del 58% en los trabajadores formados con respecto al año anterior.

Campañas preventivas de salud

Nº DE TRABAJADORES	2020 ^(*)	2019
Cáncer colorrectal	79	266
Salud ocular	348	564
Salud ginecológica	81	224
Salud ósea	150	198
Riesgo cardiovascular	200	463
Cáncer de próstata	251	590
Gripe	1.376	582
Total	1.109	2.305

(*) Durante 2020, las campañas de salud preventivas se han visto afectadas respecto a años anteriores a causa de la pandemia. Se han reprogramado parte de las citas para 2021.



Relaciones sociales

Diálogo social

Convenio Colectivo Grupo Renfe

En el año 2019 se ha firmado el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe. Este acuerdo supone un punto de partida imprescindible para avanzar en el modelo de empresa en los próximos años.

Este Convenio quiere poner el foco en los puntos que son más determinantes. Primero, la renovación de plantilla que es un reto y una gran responsabilidad el hacerlo en las mejores condiciones, preservando y poniendo en valor el conocimiento y experiencia de quienes dejan la empresa, e integrando a los nuevos empleados que se incorporan para formar parte de Renfe. En todo este proceso, es necesario buscar el equilibrio y la viabilidad siendo una oportunidad para ganar en competitividad.

En ese mismo sentido, se ha analizado y adaptado las características de nuestra empresa para la aplicación de la jornada laboral de 37,5 horas como promedio semanal, así como un modelo de movilidad que sea compatible con las necesidades productivas y con el volumen de incorporaciones y salidas que tiene la empresa anualmente.

EMPLEADOS INCLUIDOS/ EXCLUIDOS DEL CONVENIO COLECTIVO

	2020		2019	
	EMPLEADOS	%	EMPLEADOS	%
Incluidos en Convenio	13.469	93,43 %	14.160	94,07 %
Excluidos de Convenio	947	6,57 %	893	5,93 %

En Renfe, el sistema de dirección por objetivos, que determina una parte de la retribución vinculándola al desempeño de cada trabajador, afectó en 2020 al 19,15% de la plantilla. Estructuras de dirección, apoyo y mandos intermedios, con la excepción de los mandos intermedios de conducción, son los trabajadores incluidos en el sistema.

NÚMERO DE TRABAJADORES CON EVALUACIÓN DE OBJETIVOS

	2020		2019	
	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
Estructura de Dirección	714	233	688	205
Estructura de Apoyo	567	253	543	224
Mandos Intermedios	776	217	822	231
Total	2057	703	2.053	660
Total trabajadores	2.760		2.713	

BAJAS PATERNALES Y MATERNALES

	2020		2019	
	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
Número de empleados que tuvieron derecho a baja por maternidad/paternidad	245	62	161	58
Número de empleados que se acogieron a la baja por maternidad/paternidad	245	62	161	58
Número de empleados que regresaron al trabajo después de haberse cogido la baja por maternidad/paternidad	245	61	161	57
Número de empleados que seguían en la compañía transcurridos doce meses después de su vuelta tras una baja maternal/paternal	245	61	161	57
Porcentaje de empleados que volvieron a su puesto de trabajo después de que se les acabaran los permisos solicitados	100,00%	98,39%	100,00 %	98,28 %

Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos

El convenio colectivo del Grupo Renfe recoge un apartado específico de prevención de riesgos laborales, con especial atención a los reconocimientos psicofísicos, su tipología y la periodicidad de estos. Así mismo, determina los diferentes órganos de participación y consulta en materia de seguridad y salud constituidos por la Representación de los Trabajadores y la Empresa, cuya composición es paritaria, estableciéndose su composición, competencias, periodicidad y orden del día.



Gestión del talento

Estrategia de Formación

La política del Grupo Renfe es desarrollar y fortalecer la formación continua, con el objeto de capacitar y actualizar de forma permanente las competencias de los/las trabajadores/as, permitiendo un mayor desarrollo profesional y un óptimo desempeño de las actividades encomendadas.

En este sentido, se fomenta la detección de necesidades de forma que se pueda realizar una planificación de la formación que dé respuesta a los planteamientos estratégicos del Grupo Renfe y se ajuste a los criterios básicos de:

- Cultura de seguridad, fomentando comportamientos y actuaciones respetuosos con la seguridad en la circulación, en todas las acciones formativas.
- Calidad y utilidad, garantizando que la formación es provechosa para la empresa y para el trabajador.
- Eficiencia, ofreciendo una respuesta acorde a las necesidades formativas en el menor tiempo posible.
- Rentabilidad, optimizando recursos humanos y económicos.
- Ajuste normativo, cumpliendo estrictamente con la legislación vigente.
- Igualdad de oportunidades en el desarrollo de todos los/las trabajadores/as de Renfe.
- Empleabilidad, por medio de la formación continua y del desarrollo profesional, basado en los itinerarios formativos.
- Servicios al cliente interno y externo, fomentando la transferencia de conocimiento entre las sociedades del Grupo, y ejerciendo la responsabilidad de formar a aquellos actores externos relacionados con seguridad en la circulación.

Como parte de la línea estratégica de actuación, desde la Dirección de Formación se promueven programas de formación corporativos y transversales a todo el Grupo, destacando:

- Programa de formación en desarrollo directivo.
- Formación específica en Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD) y Seguridad Informática.
- Curso de Formación en prevención de riesgos laborales específicos para personal de oficinas.
- Formación en higiene postural y well-being.
- Formación específica en transportes terrestres.
- Formación en desarrollo capacidades y habilidades lingüísticas en los Idiomas: inglés, francés, alemán y portugués; así como en los principales idiomas autonómicos: catalán y euskera.
- Programa de formación en habilidades personales y de gestión.

HORAS DE FORMACIÓN POR GÉNERO

	2020 ^(*)	2019
Formación Mujeres	52.928	116.784
Formación Hombres	525.322	691.001
Total	578.250	807.785

(*) Durante 2020, los procesos de formación se han visto afectados, respecto años anteriores, a causa de la pandemia por la imposibilidad de impartir cursos presenciales.

HORAS Y PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR CATEGORÍA PROFESIONAL

	2020			2019		
	PLANTILLA	HORAS	PROM. HORAS	PLANTILLA	HORAS	PROM. HORAS
Estructura Dirección	947	11.778	12,44	893	17.942	20,09
Estructura Apoyo	820	17.825	21,74	767	16.467	21,47
Administración y Gestión	1.079	7.227	6,70	1.351	154.964	114,70
Conducción	5.336	467.689	87,65	5.558	496.131	89,26
Comercial	3.793	43.736	11,53	3.926	77.404	19,72
Talleres	2.441	29.995	12,29	2.558	44.877	17,54
Total	14.416	578.250	40,11	15.053	807.785	53,66

PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR EMPLEADO HORAS

	2020	2019
Formación Mujeres	23,60	51,97
Formación Hombres	43,15	53,95
Total	33,37	53,66

Plan de Formación Anual

Renfe lleva a cabo un Plan de Formación Anual que recoge objetivos, itinerarios, detección de necesidades, sistemas de evaluación, así como todos los programas formativos dirigidos a los diferentes colectivos, entre otros contenidos.

Los programas diseñados tienen el propósito de garantizar máxima transparencia y promover la igualdad de oportunidades para empleados. Dicho Plan se presentó y fue validado por la representación legal de trabajadores presentes en el Comité General de Empresa, que forman parte activa del Consejo Asesor de Formación.

INVERSIÓN EN FORMACIÓN

	2020	2019
Inversión en formación	4.645,80	4.123,24

(MILES DE EUROS)

HORAS DE FORMACIÓN

	2020	2019
Comercial	19.616	172.525
Fabricación y Mantenimiento	25.008	32.428
Habilidades	34.475	53.833
Seguridad Integral	499.151	548.999
Total	578.250	807.785

Planificación de Formación transversal para el Grupo Renfe

Formación en Idiomas

Como cada año, la Escuela de Formación en Idiomas del Grupo Renfe gestiona la formación continua en idiomas, promoviendo el desarrollo de los conocimientos y habilidades de comunicación de los trabajadores en los principales idiomas internacionales (inglés, francés, alemán y portugués), y en los idiomas autonómicos; así como las respuestas a necesidades específicas.

La formación es impartida mediante metodología presencial, virtual, telefónica y e-learning, y está dirigida principalmente a aquellos trabajadores inmersos o relacionados con proyectos internacionales o para aquellos que precisen mejorar o mantener sus conocimientos lingüísticos para el desarrollo de las funciones propias de su puesto de trabajo.

Por otra parte, se gestiona formación que es requerida para la habilitación y/o adecuación de los trabajadores de los colectivos de conducción y comercial en determinadas líneas y servicios, y desarrollada por instituciones y entidades homologadas oficialmente por la administración de los países o regiones de los idiomas requerido.

Así, en el caso del idioma portugués el objetivo es formar, preparar y realizar examen de certificación de nivel B1 en esta lengua a trabajadores de la línea Vigo-Oporto. Está dirigido al Colectivo de conducción Renfe Viajeros y formadores de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operadores. Esta formación es presencial.

A su vez, formar en lengua catalana, para mejorar los niveles de asistencia y trato con el cliente, es el objetivo en el caso de la formación en este idioma, que está dirigida al colectivo comercial de Renfe Viajeros al igual que la lengua francesa para la operatividad de los trenes que nos unen con el país galo.

Formación corporativa para el Grupo

La formación corporativa del Grupo es aquella que se establece o es considerada, con carácter general, como prioritaria y/o necesaria para determinados colectivos de trabajo.

Como ya se ha mencionado anteriormente las materias desarrolladas se encuentran:

- Formación específica en LOPD y seguridad informática. Para difundir aspectos relacionados con la seguridad informática y la Ley Orgánica de Protección de Datos en el Grupo Renfe se ha consolidado un módulo de formación en el Programa de Acogida para todo el personal de nueva incorporación.

- Formación en Compliance Penal: formación destinada a todo el personal del Grupo Renfe en Compliance Penal. Esta formación se llevará a cabo durante un período de 24 meses y será en formato e-learning.
- Formación en higiene postural y well-being: formación en higiene postural orientada a todos los trabajadores del grupo enriqueciéndola con contenidos de well-being. Esta formación ha sembrado la semilla de la futura formación para convertir a Renfe en una empresa saludable.
- Programa para la Formación en Experiencia de Cliente: el programa formativo en experiencia cliente se plantea para el conjunto de directivos y estructura de apoyo, estén o no vinculados directamente con la prestación de servicios a clientes. El conocimiento experto se orientará a aquellos profesionales que en la organización sí están en la toma de decisiones que afectan directamente a la operación y los servicios con clientes, pero el resto de la organización también recibirá formación de carácter más general.
- Curso de Formación en Prevención de Riesgos Laborales Específicos: formación específica de prevención de riesgos laborales asociados al puesto de trabajo.
- Formación en Sector Ferroviario. Comprende la formación sobre la gestión en el sector ferroviario, en diferentes ámbitos y aspectos de la actividad como experiencia y papel de diferentes agentes, novedades legislativas y técnicas que afecten a la gestión e innovación y a las mejores prácticas. Dentro de este tipo de formación destaca el Curso General de Transportes Terrestres, que tiene como objetivo proporcionar una formación integral en las diferentes áreas del sector del transporte terrestre. Está dirigido a personal de Estructura de apoyo y dirección.
- Otros programas están impartidos en modalidad *Blended Learning* por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y homologado por la UNED, que otorga el título de Experto Universitario en Transporte Terrestre.

Formación continua para el Grupo

Es la formación programada para que los trabajadores adquieran y mejoren gradualmente los conocimientos y competencias necesarios para el desempeño de sus funciones y su desarrollo profesional.

- **Autoprotección:** formación relativa a los Planes de Autoprotección (PAU). Los objetivos son conocer los PAU específicos de diferentes infraestructuras de la red ferroviaria (túneles, estaciones, complejos logísticos, etc.).
- **Desarrollo:** programa de Competencias y Habilidades Directivas. Fomenta la adquisición y entrenamiento de habilidades y conocimientos y herramientas de gestión. En este sentido, los cursos de habilidades pretenden dotar, mediante práctica y aprendizaje colaborativo, a los trabajadores de Grupo Renfe de las herramientas y habilidades que faciliten el desempeño de sus funciones, la consecución de objetivos y la adaptación al cambio. Diseñados e impartidos por formadores internos, están dirigidos a personal de Estructura de Dirección y Mandos Intermedios de todo el Grupo. Entre estos cursos se encuentran la gestión de conflictos, motivación, negociación, gestión del estrés, trabajo en equipo, cultura organizacional y gestión del cambio.

Teleformación, un recurso indispensable para complementar a la formación presencial y online

Renfe está trabajando en la definición de un modelo eficiente que permita utilizar las soluciones de videoconferencia como herramienta y metodología formativa con el objetivo de potenciar el concepto de Aula Virtual.

Este proyecto, contemplado en el Plan de Formación y que tenía sus tiempos de desarrollo, ha sido superado por la situación extraordinaria planteada como consecuencia de la

pandemia provocada por la COVID-19, circunstancia que nos ha obligado a revisar con urgencia el modelo de formación en lo que se refiere a metodologías y herramientas relacionadas con los formatos de aprendizajes deslocalizados de los centros de formación, escuelas y lugares habituales de trabajo.

El objetivo no es disponer de un equipamiento más o menos sofisticado para impartir clases magistrales o ponencias, que en su caso también pueden ser muy útiles, se trata de integrar una herramienta tecnológica como palanca para mejorar la acción pedagógica, tanto en los entornos de formación empresarial en habilidades de gestión, como en las operativas y de seguridad.

El Campus Virtual Renfe sería el espacio desde el que se administra y gestiona la herramienta de Teleformación a través de videoconferencia, como un recurso más de cada currículo formativo, junto con el repositorio documental y audiovisual, para ser utilizados de forma individual o colectiva en base a perfiles o programas/cursos de las distintas competencias.

Sin olvidar, ni pretender sustituir los modelos de formación presencial, es imprescindible acometer todas las medidas necesarias para dotar a Renfe de los sistemas y herramientas que nos permitan favorecer la actividad formativa desde cualquier ubicación y a través de los distintos dispositivos y equipos de trabajo móviles, aprovechando la infraestructura de comunicaciones seguras disponibles, los entornos de servicio *cloud* y garantizando, en todos los casos, el cumplimiento de las normas o reglamentos que regulan nuestra actividad formativa en los distintos ámbitos del Grupo Renfe, pero con el objetivo de implementar las acciones de formación a través de los métodos y soluciones más eficientes.

Formación Profesional dual

Acciones de FP Dual – Ciclo de Formación de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario

Durante el ejercicio 2020 Renfe participó activamente en la continuación del ciclo formativo con las Consejerías de Educación de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Castilla y León, Madrid y Andalucía para la implantación efectiva del ciclo de formación profesional de grado medio de mantenimiento de material rodante ferroviario en la modalidad de formación profesional dual.

El ciclo formativo en modalidad dual en Renfe

Este ciclo formativo de grado medio de mantenimiento de material rodante ferroviario tiene una carga curricular de 2.000 horas y se distribuye en dos cursos académicos.

Pertenece al grupo profesional de transporte y mantenimiento de vehículos, tiene un nivel de formación profesional de grado medio y la competencia general es la realización de operaciones de mantenimiento y montaje en las áreas de mecánica, neumática, electricidad y electrónica de material rodante ferroviario.

La concreción de la programación didáctica se desarrolló en coordinación con las Direcciones Generales de Formación Profesional de las Consejerías de Educación, llegando a distintas configuraciones en cada Comunidad.

El alumno se integra en el entorno de la compañía, realizando prácticas becadas durante el segundo curso en equipos de producción directa en las Bases de Mantenimiento Integral de Vilanova, Valladolid, Málaga y Madrid, como complemento a la formación que reciben en los Centros Integrados de Formación Profesional o Institutos de Enseñanza de Secundaria, donde el Grupo Renfe tiene acuerdos de colaboración educativa.

Coyuntura y perspectivas para la Formación

Todo lo que nos parecía evidente hace unos meses sobre transformación digital ligado a la formación, incorporación de las nuevas tecnologías al ámbito del aprendizaje, renovación del equipamiento asociado a la formación, fórmulas colaborativas de conocimiento, entornos sociales de intercambio de habilidades, etc., se ha convertido en una obviedad al universalizarse el teletrabajo.

Las reuniones a través de sistemas de videoconferencia, los webinars, las herramientas de trabajo compartido/colaborativo (Teams, Zoom, etc.), se han convertido en ultra populares y, casi sin formación, hemos empezado a sacar rendimiento de ellas.

Se nos presenta una oportunidad, a pesar de una coyuntura difícil y una perspectiva muy complicada, para dotarnos de un entorno eficiente, ágil, modulable, segmentable y dinámico asociado a la actividad formativa.

Puesta en marcha de iniciativas:

- Plataforma Virtual para la Formación Empresarial y el Aprendizaje Colaborativo (Campus Virtual Renfe).
- Actualización de los simuladores de conducción.
- Inversiones en equipamiento digital.
- Transformación digital.
- Adaptación de requerimientos tecnológicos en las licitaciones de proveedores de formación.
- Un servicio para la activación de seminarios web (webinars).
- Se ha planteado una oferta formativa abierta y gratuita, OpenForm, basada en el acceso a MOOC's (Massive Online Open Courses: Cursos en línea masivos y en abierto), microcharlas, webinars, videoconferencias.

Innovación en la gestión de personas y comunicación empresarial

Seguridad, comunicación y nuevas formas de trabajo, fundamentales en un contexto de cambio y transformación.

La seguridad del empleado, nuestra prioridad

La seguridad del empleado ha sido y es prioritaria para la organización en un contexto complejo e incierto como el de 2020. Se ha intensificado la comunicación a través del canal principal de la empresa, la intranet, de correos corporativos y de newsletters específicas sobre la adaptación de la actividad de la compañía a las nuevas circunstancias y las medidas de seguridad que el empleado debe cumplir. Para esto último, se habilitó, además, un espacio online específico, *Renfe Espacio Seguro*, en el que se incluyen las actualizaciones de los procedimientos específicos de medidas de prevención de riesgos laborales frente a la exposición al coronavirus, los procedimientos específicos de actuación frente a posibles casos de personas afectadas por el coronavirus en el ámbito ferroviario, las medidas preventivas frente a la exposición del coronavirus en la formación presencial y las medidas y recomendaciones para la climatización y la ventilación. Además, este site incluye la señalética establecida de forma rigurosa en cada uno de los edificios y la información sobre el servicio de atención psicológica a disposición del empleado facilitando pautas para afrontar esta nueva situación, acompañando a quien lo necesite y garantizando la confidencialidad.

Implantación del trabajo a distancia, necesario en la transformación digital y cultural

El Grupo Renfe trabaja ya en un programa de implantación del trabajo a distancia, pensando en el escenario post-COVID-19, y aprobado en el Comité de Dirección, que tiene como objetivo, partiendo del Real Decreto-Ley 28/2020, de 22 de septiembre y de la experiencia obtenida durante la crisis sanitaria, extender las ventajas y oportunidades del trabajo a distancia, entendiéndolo como una modalidad que debe favorecer a empresa y

empleados, tanto para mejorar la conciliación entre la vida laboral, personal y profesional, como para mejorar los objetivos de eficiencia de la empresa. El trabajo a distancia ha tenido un carácter destacado para hacer frente al impacto económico y social de la crisis de la COVID-19, y ha sido en ese sentido un periodo en el que se ha puesto a prueba y ha servido de experiencia en el Grupo Renfe, permitiendo evaluar la efectividad. Igualmente, la revisión del Plan Estratégico contempla la implantación e integración del trabajo a distancia como una de las premisas necesarias para avanzar en la transformación digital y cultural de la organización.

La implantación de un nuevo modelo de trabajo flexible que implica importantes retos para la empresa, retos de negocio, retos desde el punto de vista tecnológico y retos desde el punto de vista de la gestión de las personas, manteniendo el compromiso y abordando la transformación cultural con la implantación de nuevas formas y herramientas de colaboración y comunicación. Este nuevo modelo de trabajo implica también retos para los profesionales y retos en los estilos de dirección y cultura.

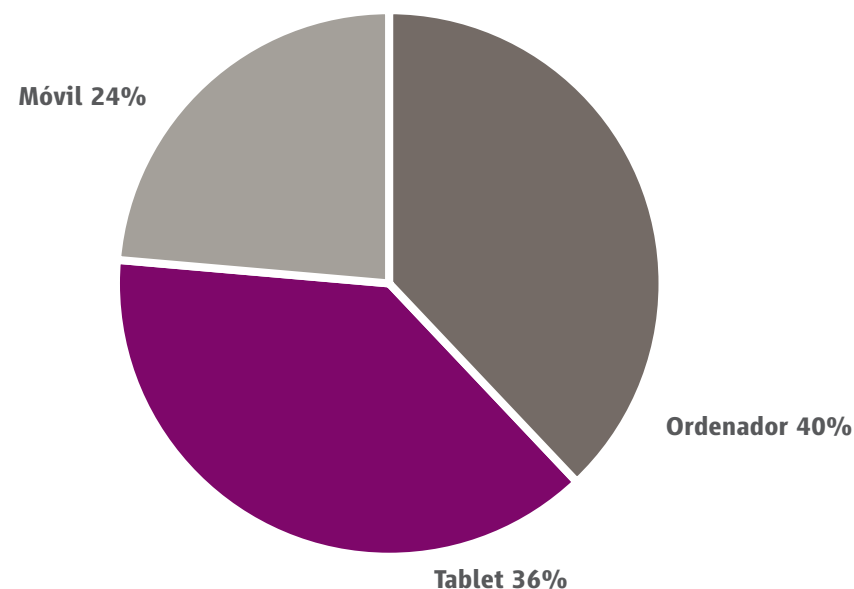
Canales de Comunicación Interna

Interesa la intranet del Grupo Renfe sigue siendo el principal canal de comunicación, gestión y participación, al que tienen acceso todos los trabajadores y que ha constituido el medio para la digitalización de determinados procesos de interés para el empleado.

Indicadores intranet 2020:

- Número de trabajadores que han accedido: 100% de la plantilla.
- Número de accesos: 2.225.273 (13 accesos al mes por trabajador).

% DE ACCESOS POR DISPOSITIVO



La aplicación Renfe Empleados se ha consolidado como herramienta para buscar y gestionar contactos de todo el Grupo y para acceder a noticias de actualidad. Se ha instalado en 1.813 dispositivos corporativos compatibles con la aplicación y el 52% de empleados con la aplicación instalada la ha usado.

Nuestra Cultura de Seguridad Operacional se transforma

Uno de los retos que plantea el Plan Estratégico de Renfe es el de transformar la cultura de seguridad de la compañía para evolucionar hacia una Cultura de Seguridad construida de forma colectiva, positiva, basada en la gestión preventiva de riesgos y en la responsabilidad compartida tal y como exige la normativa europea. Para llevar a cabo con éxito este cambio de paradigma se ha puesto en marcha un Plan de Transformación de la Cultura de Seguridad Operacional, un conjunto de actuaciones dirigidas a los diferentes perfiles profesionales de la compañía de las distintas Sociedades relacionados con la seguridad operacional en particular y, a todos los empleados de la organización, en general.

Como parte fundamental del desarrollo del Plan de Transformación de la Cultura de Seguridad Operacional, fue necesario analizar, conocer y medir la situación actual en nuestra empresa y, para ello, se lanzó una encuesta a una muestra seleccionada de 4.972 personas con funciones de seguridad y sin ellas y de distintas categorías profesionales y colectivos.

Además, se elaboró el Libro Blanco de la Cultura de Seguridad Operacional del Grupo Renfe, un documento de referencia y pionero en el sector ferroviario, que presenta la Cultura de Seguridad Operacional que el Grupo Renfe quiere implantar y el Plan de Transformación que la hará posible y que se presentó a finales de años en un evento en directo online dirigido a toda la plantilla y que contó con la intervención de presidente del Grupo Renfe y de expertos del sector.

También se ha puesto en marcha un amplio programa formativo sobre liderazgo, gestión del cambio, trabajo en equipo y nueva cultura de seguridad operacional, dirigido a más de 300 profesionales que serán los responsables de poner en marcha el Plan de Acción que posibilite el cambio.

Igualdad

El II Convenio del Grupo Renfe, su interpretación y aplicación, se rige por el principio de igualdad y no discriminación por razones personales que consagran los artículos 14 de la Constitución y 17.1 del Estatuto de los Trabajadores, siendo especialmente respetuoso con el principio de igualdad efectiva de mujeres y hombres que ha desarrollado la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, cuyas previsiones se consideran como referencia interpretativa primordial del presente Convenio Colectivo.

En las iniciativas y proyectos del Plan Estratégico 2019-2023 está recogida la de Incrementar la diversidad de Renfe a través de un programa de identificación y retención del Talento que permita:

- Potenciar la diversidad de género, la multiculturalidad y la diversidad intergeneracional en el Grupo Renfe, con el fin de garantizar la igualdad de oportunidades tanto en el acceso como en el desarrollo profesional en la empresa.
- Incrementar la presencia y promoción de mujeres.
- Favorecer la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones para frenar la brecha generacional y evitar que ese conocimiento se pierda en un mercado en competencia.

Plan de Igualdad

Los objetivos del I Plan de Igualdad de Renfe son los siguientes:

- Procesos de selección y promoción en igualdad.
- Promover una política de empresa que evite el acoso sexual, moral y por razón de sexo.
- Las contrataciones se basan en criterios de igualdad, mérito y capacidad sin ningún tipo de discriminación.
- Integrar la perspectiva de género en la gestión de la empresa y trasladarla a todas las áreas de la empresa.
- Hombres y mujeres accederán en igualdad a la formación en la empresa.
- Conseguir una mejor conciliación de la vida laboral, personal y familiar.
- Información, formación y sensibilización sobre igualdad de trato y de oportunidades.
- Aplicación de un lenguaje e imágenes no sexistas, en las políticas de comunicación, información.
- Las mujeres y los hombres en el ámbito de la empresa tengan una representación equilibrada en grupos profesionales, ocupaciones y en la estructura directiva de la empresa.

Actualmente se está en la fase final de la negociación del II Plan de Igualdad del Grupo Renfe con los Representantes de los Trabajadores.

Igualdad de oportunidades

El Grupo Renfe durante la vigencia del II Convenio Colectivo del Grupo Renfe desarrollará e implantará, de acuerdo con la representación legal de los trabajadores, el II Plan de Igualdad con los contenidos establecidos en la Ley, cuyo objetivo será seguir potenciando la igualdad de trato y oportunidades en el ámbito laboral.

Beneficios sociales para los empleados

- Flexibilidad horaria.
- Reducción en el precio de los billetes de tren.
- Campañas de salud y medicina preventiva.
- Ayudas gratificables.
- Seguro colectivo de vida y accidente.
- Anticipos sin intereses.
- Ayudas por hijos con discapacidad cognitiva.
- Prestación por defunción.
- Complementos a las prestaciones de la seguridad social por enfermedad común como las derivadas de accidente de trabajo.
- Ampliación plazos licencias retribuidas.

Los empleados de Renfe no disponen de planes de pensiones entre los beneficios sociales.

Protocolo contra el acoso sexual

El Grupo Renfe tiene un protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral. Este protocolo tiene por objeto prevenir y eliminar las situaciones constitutivas de acoso, así como establecer un procedimiento de actuación a seguir cuando se produzcan conductas que puedan suponer acoso moral, acoso sexual y/o acoso por razón de sexo en el ámbito de organización y dirección de la Empresa.

Los principios rectores del Procedimiento son los siguientes:

- Procedimiento ágil y rápido, sin demoras injustificadas.
- Protección de la intimidad, confidencialidad y dignidad de todas las personas implicadas.

- Protección del trabajador/a presuntamente acosado en cuanto a su seguridad y salud.
- Credibilidad y objetividad del procedimiento mediante la investigación exhaustiva de los hechos denunciados y el tratamiento justo para todas las personas afectadas.

Consta de varias fases:

- Fase preliminar. El objetivo es la resolución de la situación de una forma rápida, convocando una reunión informal en el plazo máximo de 5 días, puesto que el hecho de poner de manifiesto a la persona denunciada las consecuencias ofensivas e intimidatorias generadas por su comportamiento resulta suficiente para que cese su conducta. La persona afectada por la conducta de acoso podrá seguir el procedimiento formal.

- Fase formal. En esta fase a la vista de la documentación aportada y después de una primera valoración de los hechos, se valora si la conducta descrita constituye uno de los supuestos amparados por el Protocolo.

Si se trata de uno de los supuestos recogidos en el Protocolo, se procederá a la incoación del oportuno Expediente Disciplinario.

- El procedimiento terminará con un informe final. La constatación de la existencia de acoso dará lugar a la imposición de una sanción por falta muy grave, para lo cual se establece que la existencia de cualquiera de las conductas anteriormente descritas (acoso sexual, por razón de sexo y acoso moral) sea considerado como falta muy grave y sean expresamente incluidos en el régimen sancionador.

Durante 2020 no ha habido ninguna denuncia por acoso sexual.



Renfe, proveedores de Sostenibilidad



Renfe, proveedores de Sostenibilidad

Renfe, proveedores de Sostenibilidad

El cuidado del planeta es responsabilidad de todos: empresas, gobiernos, instituciones, clientes, ciudadanos. Particularmente, Renfe lleva muchos años trabajando para reducir sus emisiones al mínimo posible en su operativa diaria. En este sentido, la compañía firmó el “Railway Climate Responsibility” de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) por el que se compromete a que, en 2050, sus emisiones netas de gases de efecto invernadero, sean nulas.

En 2020, Renfe ya ha reducido un 85,5% la emisión de gases de efecto invernadero, respecto 1990. En comparación con otros modos, la utilización de nuestros servicios genera a nuestros clientes reducciones muy significativas en sus emisiones. Renfe es mucho más que una empresa sostenible, es un gran proveedor de sostenibilidad del sector transporte en España.

Nuestro objetivo ambiental prioritario es atraer más clientes al tren, mediante un esfuerzo de gestión y modernización, permitiéndoles reducir su huella de carbono, su impacto ambiental, aumentando la Sostenibilidad de sus negocios y de sus desplazamientos sin menoscabo de la naturaleza.

Incrementando nuestro negocio, aumentamos la sostenibilidad del transporte, porque ya formamos parte del Transporte Sostenible, estando, a diferencia de los otros modos, disponibles para ser su principal protagonista.

Amables con el medio ambiente, por naturaleza

Los trenes de Renfe son el sistema de transporte de viajeros y de mercancías que presenta un menor impacto ambiental en su conjunto. Es el modo que menos energía consume por unidad transportada, con los menores niveles de emisiones de CO₂, que menos contribuye a la contaminación local en las áreas urbanas y que genera un menor impacto acústico. Además, la ocupación del terreno realizada por las infraestructuras ferroviarias es, en

términos relativos, significativamente menor que el espacio equivalente ocupado por carreteras de la misma capacidad.

Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas de Renfe. Los trenes de Renfe son un eslabón imprescindible en cualquier sistema de transporte sostenible de viajeros o mercancías; urbano, metropolitano o interurbano; nacional o internacional, preferentemente multimodal.

Todas estas ventajas ambientales, además de otras sociales y económicas (menor accidentalidad y una contribución decisiva a la reducción de la congestión urbana), hacen que los trenes de Renfe sean el modo de transporte que menor impacto ambiental y que menos costes externos genera a la sociedad.



Renfe, proveedores de Sostenibilidad

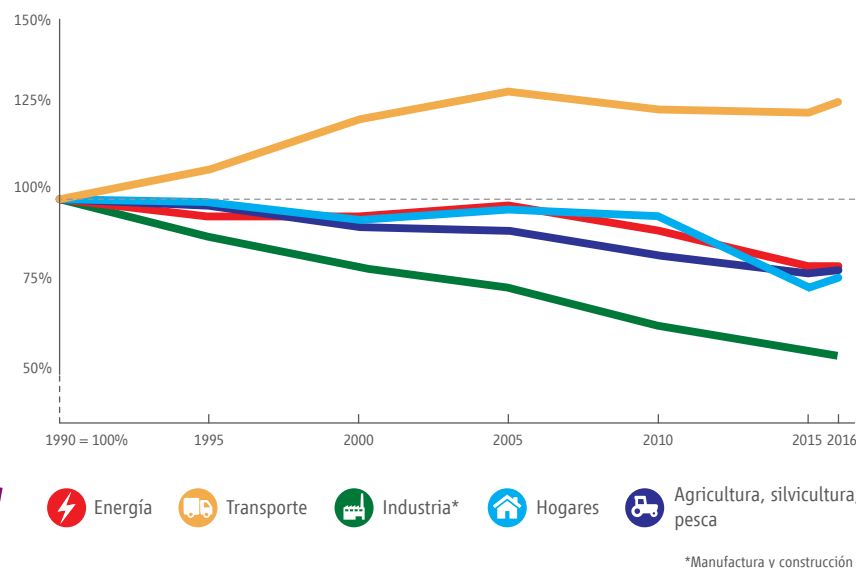
Renfe: locomotora de la descarbonización del transporte

El transporte es el sector del que procede el 29% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España; es su mayor emisor sectorial.

La mayor aportación de Renfe a la sostenibilidad de la movilidad, es ser una alternativa competitiva a otros modos competidores que son muy dependientes del petróleo. Las transferencias modales no solamente benefician al Grupo Renfe, benefician a nuestros clientes, y a toda la sociedad al reducir los elevados costes externos del transporte. La sostenibilidad es parte esencial del "Core Business" de nuestra empresa, pues somos proveedores de Sostenibilidad.

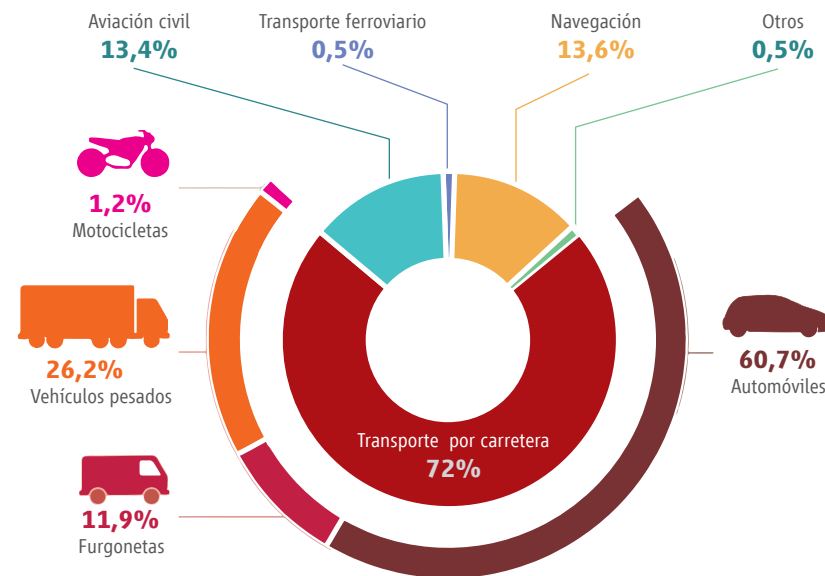
Emisiones de CO₂ en la UE

Evolución de las emisiones de CO₂ por sector (1990-2016).



Emisiones de CO₂ en la UE. Transporte

Desglose por modos de transporte.



El transporte es el sector más retrasado en la descarbonización europea. Mientras que la media de las emisiones de efecto invernadero de la UE se han reducido en un 25% desde el año 1990, las correspondientes al transporte han crecido en la misma medida: unos 50 puntos separan al desempeño comunitario de la movilidad de la media de los resultados europeos en la lucha contra el cambio climático.

Renfe, proveedores de Sostenibilidad

Renfe es plenamente consciente de que un sistema de transporte más sostenible es esencial para limitar el calentamiento global del planeta por debajo de un incremento de 2 grados centígrados. Los servicios de Renfe tienen unas emisiones unitarias (por viajero o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, medios de transporte extremadamente dependientes del petróleo.

Por otra parte, Renfe es un Transporte Sostenible plenamente disponible, a diferencia de los modos de transporte dependientes del petróleo que acaban de iniciar una transformación tecnológica que les llevará décadas.

Estas perspectivas configuran a Renfe como actor clave en la mitigación del cambio climático dentro del sector del transporte en España, y en un eslabón imprescindible en cualquier cadena logística, oferta de movilidad como servicio (MaaS), o producto turístico que pretenda ser sostenible.

Renfe, en primera línea frente a la emergencia climática

Desde 2019, el Grupo solo adquiere electricidad de origen renovable de origen certificado, con emisiones CERO de CO₂, destinada a la tracción eléctrica. Ello ha ocasionado que en 2020 la huella de carbono por cada unidad transportada sea de unos 6,86 gr de CO₂, un 85,5% menor respecto a la existente en 1990 (47,26 gr.), año base del Protocolo de Kioto.

Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas del ferrocarril. Los servicios de Renfe presentaron durante 2020 unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, unas quince veces más bajas que las relativas a automóviles y a la aviación civil, y unas diez veces menores respecto a los camiones.

Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España

Cabe destacar que Renfe se ha convertido en el primer consumidor final de energía eléctrica renovable de España, con un consumo en 2020 de 1.84 TWh anuales para la energía de tracción de todos sus vehículos eléctricos, que soportan más del 80% de sus tráficos totales. Este consumo representa el 1,7% del total de la energía renovable eléctrica generada en nuestro país.

Ello permitirá la reducción de más de 7 millones de toneladas de CO₂ hasta 2030 en el conjunto de la red ferroviaria sobre la que Renfe opera.

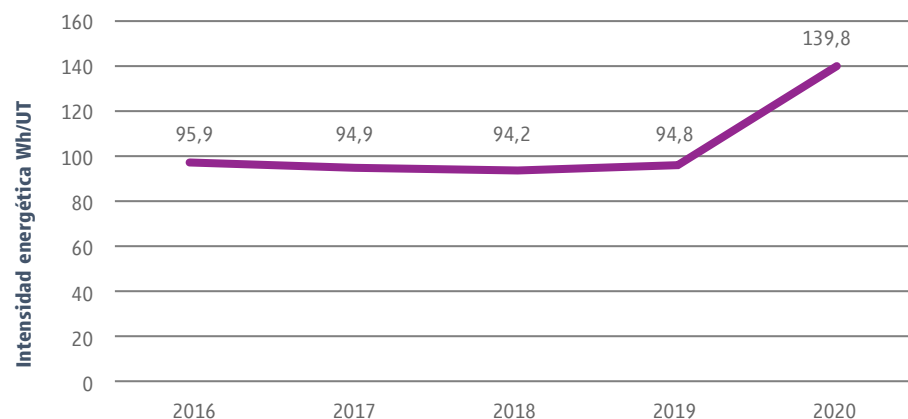
CONSUMOS ENERGÉTICOS EN TRACCIÓN

	2020	2019	2018	2017	2016
Millones de litros diésel	43,29	72,12	75,20	75,52	72,66
GWh diésel	427,3	711,8	742,8	745,8	717,5
GWh tracción eléctrica	1.840,9	2.460,3	2.388,1	2.356,2	2.337,2
GWh total	2.268,2	3.172,1	3.130,9	3.101,9	3.054,7
Millones de Unidades Transportadas	16.224,0	33.472,9	33.236,7	32.670,3	31.852,0
Intensidad Energética de Tracción Wh/UT	139,8	94,8	94,2	94,9	95,9

En 2020, el 18,8% de la energía de tracción ha procedido del diésel. Dicha cifra irá disminuyendo en el futuro por el aumento de las electrificaciones, y por la sustitución del gasóleo por energías más limpias: hidrógeno, gases licuados, etc.

En este año tan anómalo por causa de la COVID-19, se ha visto afectada, de forma excepcional, la senda de mejora en la eficiencia energética por unidad transportada del Grupo, al alcanzarse una intensidad energética de 139,8 Wh/UT.

Intensidad Energética



Adicionalmente, en 2020, los usos distintos de tracción (UDT) generaron un consumo equivalente a 129,27 GWh, lo que significa un 5,44% del consumo total energético de Renfe, que ascendió a 2.397,47 GWh.

Plan Director de lucha contra el Cambio Climático 2018-2030

Los antecedentes de este Plan Director se encuentran en los planes de eficiencia y sostenibilidad energética que Renfe viene desarrollando desde hace décadas. El mismo integra en su análisis otras inversiones como el Plan de Material o los Planes de Cercanías anunciados por el Ministerio de Fomento.

El Plan se elaboró conjuntamente con Adif y da respuesta al acuerdo que las dos entidades firmaron en marzo de 2018 donde quedaron fijados objetivos de reducción de consumo energético y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), así como otros compromisos económicos hasta 2030.

Las líneas estratégicas que definen el Plan son la gestión de la energía, la eficiencia energética, la descarbonización y la cultura de sensibilización ante distintos grupos de interés dentro y fuera de las organizaciones, recogidas con un alcance más general, en el Plan de Sostenibilidad y Cambio Climático de las Infraestructuras y el Transporte del Ministerio de Fomento para todas las empresas del Grupo Fomento.

La reducción de emisiones de GEI acumuladas por estos tres factores que definen el Plan Director (cambio modal, eficiencia y descarbonización) podrían superar los 9,9 millones de toneladas de CO₂ en 2030. Por su parte, en términos de ahorro económico, la estimación supera los 250 millones de euros.

Los trenes de Renfe son con diferencia el modo de transporte que menos emisiones tiene respecto a la carretera y la aviación, de ahí que el cambio modal hacia los trenes sea uno de los objetivos generales del Plan, sobre la base del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea de 2011.

El Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, desarrolla estas líneas generales de actuación para contribuir desde el sector ferroviario a evitar que el incremento de la temperatura media global supere los 2 grados centígrados, respecto a los niveles preindustriales.

A finales de 2020, se ha iniciado un trabajo de revisión y reconsideración del Plan, fundamentalmente para reducir el coste energético unitario del Grupo.

Información sobre la huella de carbono en el billete

Renfe proporciona a los viajeros de servicios Ave y Avant información sobre su huella de carbono, aportando la comparación con otros sistemas de transporte competidores como el automóvil o la aviación.

La información de la huella de carbono de los viajes, procedentes de la aplicación www.ecopassenger.org, se incluye así durante el proceso de compra de billetes, aportándose los

datos de las emisiones de CO₂ de un viajero en la pantalla final de compra, así como en el correo electrónico de confirmación.

Los datos permiten conocer el impacto en términos de carbono de un viaje en tren de alta velocidad y su menor huella de carbono con respecto a los modos competidores, poniendo de manifiesto la lucha contra el cambio climático. El objetivo en el futuro es incluir esta información en el resto de los servicios de viajeros de Renfe.

Renfe, firmante del Compromiso de responsabilidad climática ferroviaria global de UIC-2019

En 2019, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), de la que es miembro Renfe, propuso alinear su objetivo de emisiones de CO₂ para 2050 con lo que cada vez se comparte más ampliamente como objetivo consensuado a alcanzar en el Acuerdo de París: Neutralidad de Carbono para 2050.

Renfe ha adoptado el objetivo de neutralidad de carbono para el año 2050 con el fin de brindar su apoyo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible mediante una declaración firmada. El compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria 2019, extensión del Compromiso firmado en 2015 en el marco de la campaña “Train to Paris” de la UIC en la COP21.

Renfe Mercancías ahorró a la sociedad 291 millones de euros

Renfe Mercancías transportó en 2019 14,3 millones de toneladas de carga, lo que supuso un ahorro de costes externos de 291 millones de euros. Los datos representan una reducción de 59 millones respecto al año pasado, en línea con la reducción de tráfico sufrida por la empresa en un año tan anómalo como 2020.

Aun así, en 2020, se consolidó el empleo de la electricidad de origen renovable certificado y emisión de carbono nula, siendo del 100% del total de energía eléctrica que Renfe Mercancías consumió. Así, el 78,1% del total de los tráficos, realizados por Renfe

Mercancías en 2020, fueron efectuados con locomotoras eléctricas, lo que supone un incremento de 2 puntos respecto al año pasado.

Respecto a las emisiones de carbono, el consumo de este tipo de energía de origen renovable supuso en 2020 la generación de 7,8 gramos por TKm., una reducción del 8% respecto del año anterior, por lo que la actividad de Renfe Mercancías evitó la emisión a la atmósfera de 1 millón de toneladas de CO₂, así como el consumo de 524.000 toneladas equivalentes de petróleo, circunstancias que se hubieran producido si el transporte se hubiera realizado por modos alternativos al ferrocarril.

Así, Renfe Mercancías genera una huella de carbono 10 veces menor respecto a otros operadores de transporte por carretera que son dependientes del petróleo y que generan el 18,7% del total de emisiones del sector de transporte en España.

A las ventajas ambientales que supone el transporte de mercancías por ferrocarril, se suman otras (menor accidentalidad, mínima contaminación local urbana, reducción de congestión urbana) que inciden en los ahorros por externalidades.

Los datos inciden en que el ferrocarril es el modo de transporte de mercancías que menos emisiones contaminantes genera. La Comisión Europea viene reconociendo, desde la publicación de su último Libro Blanco del Transporte, que la transferencia modal hacia el ferrocarril, hacia el transporte intermodal, es imprescindible para desacoplar el crecimiento de los tráficos de mercancías del crecimiento de sus emisiones de carbono. Esta consideración significa que cuanto más crezca la cuota de Renfe Mercancías en el mercado del Transporte, por transferencia desde otros modos, más disminuirá el impacto ambiental y energético del conjunto del sector, que aporta un 29% de las emisiones totales en España.

Los datos de ahorros generados por Renfe Mercancías han contribuido de forma significativa a la reducción en 2020 de un -85,5% de la huella unitaria del Grupo Renfe respecto a 1990, año en el que se firmó el Protocolo de Kioto, lo que viene a significar que es una de las empresas del sector ferroviario europeo con una menor huella de carbono.

ECOPuntos Renfe

Durante 2020, Renfe lanzó en varias ocasiones la campaña promocional “ECOPuntos” con el objetivo de incentivar los viajes en tren, un transporte sostenible por excelencia, y concienciar a la población del cuidado del medioambiente. De esta forma, Renfe quiere contribuir al cuidado del medioambiente y facilitar que los viajeros utilicen el tren como medio de transporte sostenible y responsable.

Todos aquellos titulares de una tarjeta +Renfe, en cualquiera de sus modalidades consiguieron el doble de puntos al comprar sus billetes que podrán canjear en futuros viajes.

Asimismo, coincidiendo con el Día Mundial sin Coches, 22 de septiembre, Renfe volvió a lanzar esta campaña entre sus viajeros para incentivar los viajes en tren y a dejar el coche.

Semana Europea de la Movilidad Sostenible

Renfe se sumó a la iniciativa empresarial europea para instar a los Estados miembros de la UE a reducir al menos en un 55% las emisiones de CO₂ en comparación con 1990, año en el que se suscribió el Protocolo de Kioto para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Esta iniciativa, suscrita por consejeros delegados de 180 empresas e inversores de la UE, se encuadra en el marco de la Semana Europea de la Movilidad, que se celebra bajo el lema “Por una movilidad sin emisiones”, y aboga por fijar objetivos más ambiciosos en la reducción de emisiones de CO₂ recogidos en el Pacto Verde Europeo.

Renfe apuesta por la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático reafirmando su compromiso con el Objetivo de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Por otra parte, con motivo de la Semana Europea de la Movilidad 2020, Renfe se ha adherido también al Urban Mobility Challenge, una competición de empresas comprometidas con la movilidad sostenible.

Con esta iniciativa, desarrollada por la plataforma online Ciclogreen, Renfe se suma al fomento de la movilidad sostenible en las ciudades entre sus clientes y trabajadores, primando el uso de medios de transporte de bajas emisiones en los desplazamientos urbanos (a pie, en bicicleta, patinete, transporte público o coche compartido).

La alta participación de los empleados y empleadas ha hecho posible que Renfe haya quedado en primera posición en las categorías de “Empresa más sostenible” y “Empresa con más kilómetros recorridos” en el ranking de empresas y ayuntamientos del Urban Mobility Challenge, reto lanzado por la plataforma online Ciclogreen para fomentar la movilidad sostenible.



Renfe, proveedores de Sostenibilidad

Minimizando riesgos ambientales

Prevención y gestión de riesgos ambientales

Desde la perspectiva de la normativa ISO 14001:2015, el riesgo se define como un efecto de incertidumbre, por lo que implica tanto efectos potenciales negativos como positivos.

El objetivo de Renfe respecto al medio ambiente es reducir e incluso eliminar los efectos ambientales negativos ligados a la prestación de sus servicios, identificando e incrementando los efectos positivos sobre su entorno.

Renfe, se compromete a desarrollar los instrumentos de gestión más adecuados para reducir, e incluso eliminar, dichos impactos ambientales, mediante la dotación adecuada de los medios y procedimientos internos necesarios. En muchos casos la gestión de los riesgos ambientales está implícita en la actual gestión ambiental, pero todavía no convenientemente explicitada.

ISO 14001:2015, herramienta de gestión ambiental universal del Grupo Renfe, indica que hay que identificar los riesgos, aunque no es obligatorio analizarlos. En la actualidad ya se ha efectuado la identificación y evaluación de los riesgos inherentes al Proceso de Gestión Ambiental del Grupo.

Valorando que la gestión de los riesgos y oportunidades ambientales es una herramienta adecuada para optimizar la gestión ambiental de Renfe, añadiendo un enfoque mucho más preventivo, se prevé la actualización y adaptación de la Política Ambiental del Grupo Renfe en el próximo año, incluyendo la gestión de sus riesgos ambientales dentro del sistema general de gestión de riesgos de Renfe, en el marco de un diagnóstico ambiental transversal al Grupo.

Certificaciones ambientales

○ Renfe Viajeros S.M.E., S.A., dispone de:

- 2 Certificados del Sistema de Gestión Ambiental- Norma UNE-EN-ISO 14001.
 - Líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga.
 - Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- 5 Certificados de Gestión de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros- Norma UNE-EN 13816 y 5 certificados de la Carta de Servicio. Norma UNE-93200). Ambas incluyen diversos compromisos ambientales.
 - Núcleo de Cercanías de Asturias, Líneas C1, C2 y C3.
 - Núcleo de Cercanías de Madrid, Líneas C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8 y C10.
 - Núcleo de Cercanías de Valencia, certificadas las 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 1 certificación de su Sistema de Gestión Integrado, con alcance global a su actividad y centros de trabajo (ISO 9001 y 14001).

○ Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A., dispone de 1 certificación ISO 14001:2015 de todo su Sistema de Gestión, con alcance global a su actividad y a sus centros de trabajo.

○ Renfe Alquiler y Venta de Material Ferroviario S.M.E., S.A., implantación de ISO 14001:2015, en fase de estudio.

Provisiones y garantías por riesgos ambientales

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

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

Caso de éxito: Grupo paritario de Trabajo de Medio Ambiente, ejemplo de integración en gestión de riesgos laborales y ambientales

Renfe cuenta con un grupo de trabajo estable, un órgano paritario de información y deliberación entre empresa y representación legal de los trabajadores, sobre la gestión ambiental del Grupo y su relación con la prevención de riesgos laborales. Este grupo es un órgano asesor ad hoc del Comité General de Seguridad e Higiene en el trabajo del Grupo.

Afecciones a la atmósfera: cambio climático

Gases de efecto invernadero

Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas de los trenes de Renfe.

En este sentido los servicios de Renfe presentaron durante 2020 unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, con factores 15 veces menores en relación con los automóviles y a la aviación, y diez veces menores respecto a los camiones.

Desde 2019, el Grupo Renfe sólo consume electricidad de origen renovable, con emisiones CERO de CO₂ en la fase de tracción eléctrica, que es la usada en más del 80% de la actividad de Renfe.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

	2020 ^(**)	2019	2018	2017	2016
Tn. de CO ₂ debidos a electricidad (emisiones indirectas) (en miles)	0 ^(*)	0 ^(*)	522,72	607,90	500,16
Tn CO ₂ debidos a diésel (emisiones directas) (en miles)	111,41	185,57	193,53	194,31	186,95
Total Tn. de CO ₂ (en miles)	111,41	185,57	716,25	802,21	687,11
gr CO ₂ /UT (Intensidad de Carbono)	6,86	5,54	21,55	24,55	21,57
Reducción sobre base 100 en 1990	85,5%	88,3%	45,6%	47,3%	53,7%

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

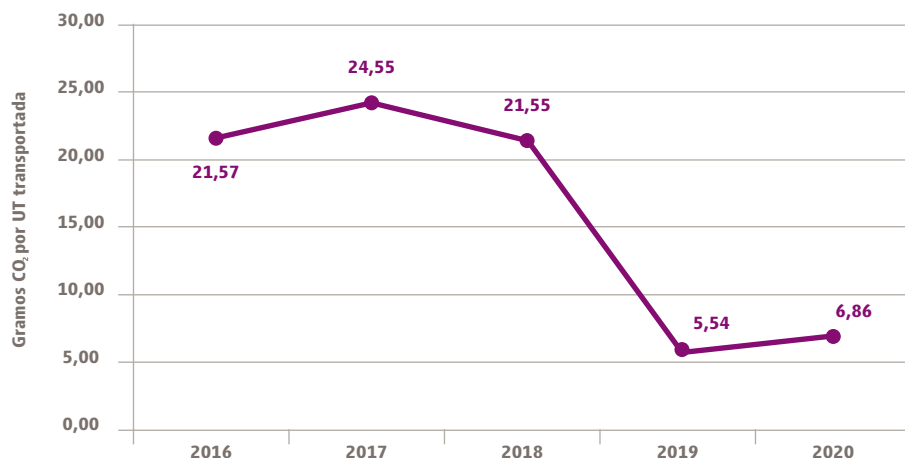
Aplicando datos del mix de generación eléctrica peninsular, las emisiones totales ascenderían en ese caso a 461,18 Tm. de CO₂. Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.

(**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas, ha hecho que este año se haya visto afectada, de forma excepcional, la senda de mejora de la intensidad energética por unidades transportada.



Renfe, proveedores de Sostenibilidad

INTENSIDAD DE CARBONO: EMISIÓN UNITARIA POR ENERGÍA DE TRACCIÓN



EMISIONES DE CO₂ (EN MILES)

	2020	2019	2018	2017	2016
Total Tn CO ₂	111,4 (*)	185,6(*)	716,25	802,21	687,11
Emisiones Tn CO ₂ eq.	111,4	185,6	718,56	808,45	692,46

(*) Aplicando datos del mix de generación eléctrica peninsular, las emisiones totales ascenderían en ese caso a 461,18 miles de Tm de CO₂. Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.

En términos de huella de carbono por energía de tracción, el Alcance 1 (emisiones directas) del Grupo Renfe ascendería a un total de 111.410 Tm de CO₂, mientras que el Alcance 2 (emisiones indirectas), es igual a 0.

La Huella de Carbono unitaria en energía de tracción, alcances 1 y 2, en 2020, ascendió a 6,86 gr. CO₂ por unidad de transporte. Según el mencionado Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, la compra de energía eléctrica verde (con certificados de garantía de origen) permitirá la reducción de emisiones acumuladas en más de 7 millones de toneladas de CO₂ hasta 2030 en el conjunto de la red gestionada por Adif y sobre la que Renfe opera.

Adaptación al Cambio Climático

Una de las consecuencias directas del cambio climático en España, sin duda uno de los países europeos más afectados por el cambio climático, es el aumento del riesgo de incendios, generados por una mayor frecuencia e incidencia de las olas de calor.

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

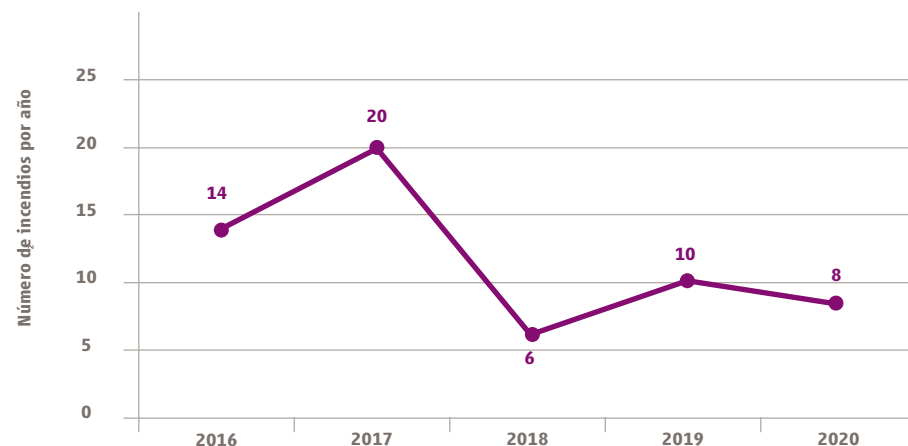
Renfe, en los meses cálidos, controla de manera exhaustiva los trenes que circulan por zonas con especial riesgo de incendios, como son las vías próximas a áreas boscosas o a espacios naturales protegidos.

Las acciones, además de tener en cuenta las normas en vigor publicadas, se intensifican en cada campaña mediante la reiterada sensibilización de todo el personal de la empresa, y comprende desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología.

Durante 2020, tan solo el 2,16% de incendios contabilizados al lado de las vías (8 incendios en un año) fueron asignables a la explotación ferroviaria. Ninguno de ellos superó el nivel de conato de incendio, con afecciones inferiores a una hectárea.

Los malos resultados de 2017, un año especialmente seco y desfavorable, provocaron una reformulación de la planificación y de la actuación contra los incendios en vías y en sus proximidades, lo que ha permitido que se esté, de nuevo, cerca de los mínimos históricos.

Evolución de incendios próximos a vías responsabilidad de Renfe



Reducción del impacto acústico

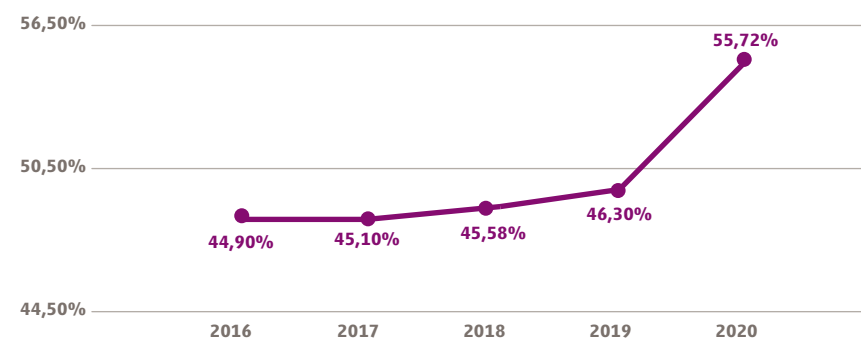
Renfe lleva haciendo un importante trabajo para la reducción de emisión de ruido y la prevención de incendios, especialmente en el transporte de mercancías, el que más perturbaciones genera. Ello se hace fundamentalmente limitando el ruido en la fase de emisión, especialmente mediante el uso de zapatas de freno sintéticas en sus vagones.

Durante 2020, se ha producido la baja de un número importante de vagones de mercancías que estaban equipados con zapatas de fundición, por lo que el porcentaje de zapatas sintéticas en vagones de mercancías alcanzó el 55,72% de los vagones. Hay que tener en cuenta que el tráfico soportado por estos vagones representa más del 91% del total y reducen el riesgo de incendios.

Renfe es una de las empresas ferroviarias europeas con un parque de trenes mercantes más "silencioso". Dichas zapatas reducen el ruido hasta 8 decibelios, lo que supone la mitad del ruido ambiental.

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

% de vagones de Renfe Mercancías con zapatas sintéticas



En lo que se refiere a los trenes de viajeros el 99,7% de estos usan frenos de disco de baja emisión acústica.

Contaminación atmosférica local

La preponderancia de la tracción eléctrica en Renfe es la causa de que las afecciones ambientales en este capítulo sean reducidas. Cabe destacar que, en tracción diésel, para reducir la emisión de pequeñas partículas y de compuestos sulfurosos, Renfe utiliza gasóleo de tracción de muy bajo contenido en azufre. Su consumo irá disminuyendo en el futuro por el aumento de las electrificaciones en la red ferroviaria española, y por la sustitución del gasóleo en Renfe por energías más limpias como el hidrógeno, los gases licuados, etc.

Por otra parte, se minimiza la emisión de compuestos orgánicos volátiles (COV's) en sus procesos industriales, mediante el uso de la mejor tecnología disponible.

Renfe, proveedores de Sostenibilidad

Contaminación lumínica

La compañía está desarrollando un programa de sustitución de luminarias por tecnologías LED, financiado parcialmente por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), que persigue fundamentalmente la reducción del consumo y de las emisiones, así como la reducción de la contaminación lumínica.

Gestión de residuos

Renfe dispone de una serie de procedimientos específicos, acordes a la Ley estatal 10/98 de Residuos, para realizar una adecuada gestión de los que genera. Para la gestión de los residuos peligrosos, calificados como tales según la normativa al respecto (Real Decreto 833/1988, Real Decreto 952/1997, y Orden MAM/304/2002), Renfe contrata los servicios de recogida, gestión, tratamiento y reciclaje de estos a empresas autorizadas como gestores por las administraciones públicas.

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 2020 se han generado 4.519 toneladas de residuos de los que 1.155 toneladas corresponden a residuos peligrosos procedentes de instalaciones industriales. El incremento respecto al año anterior responde al aumento de la producción derivado de la apertura de nuevas instalaciones en Valladolid y Madrid.

RESIDUOS PELIGROSOS	2020	2019	2018	2017	2016
Cantidades de Residuos Peligrosos generados Tn/año	1.155	747	948	838	1.117

Vehículos ferroviarios y economía circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se caracterizan tradicionalmente por tener una vida útil prolongada (actualmente, se considera un periodo de amortización de éstos de hasta 40 años), y por llegar al 98% de materiales reutilizables usados en su construcción.

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

Una vez que el tren llega al final de su vida útil, en algunos casos Renfe procede a la venta del mismo, perfectamente reparado y en estado de funcionamiento para una segunda vida en terceros países (material autopropulsado, coches de viajeros y mercancías y locomotoras), incluyendo los repuestos necesarios para su mantenimiento. Finalmente, los trenes de mayor interés histórico se donan a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su restauración y puesta en valor.

Uso sostenible de recursos no energéticos

Gestión de aguas y de suelos contaminados

Renfe y Adif mantienen en vigencia un convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos, con el objeto de actuar inicialmente en talleres, potencialmente afectados por la contaminación histórica o en los que se encuentren

depósitos de combustible de Adif anteriores a la segregación de las dos empresas, que se encuentran activos a partir de la citada segregación.

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

Entre las actuaciones desarrolladas en nuestras instalaciones, destacan la realización de estudios de caracterización, labores de control y seguimiento de indicadores, y realización de trabajos de descontaminación. El 2020, se ha seguido caracterizando por una elevada actividad en este ámbito, especialmente en activos de ancho métrico.

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

Gestión del agua

Los principales puntos de consumo de agua en Renfe son las instalaciones de mantenimiento como talleres y centros de tratamiento de trenes, los túneles de lavado de vehículos ferroviarios, las estaciones de Cercanías, y en menor medida las oficinas. El consumo se ha reducido en paralelo a la menor actividad de la empresa por la pandemia.

	2020	2019	2018	2017	2016
Consumo de agua (m ³) (*)	599.709	903.240	917.605	923.881	968.959

(*) Dato estimativo

Aguas residuales

Las aguas de vertido generadas en las instalaciones de Renfe se vierten generalmente a las redes urbanas de saneamiento. Algunas instalaciones generan aguas con sustancias químicas debido a procesos industriales, realizándose una depuración in situ previa al vertido 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 2020 un importe de 890.103 euros para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.



Gestión y ahorro de agua

Renfe ha puesto en marcha un plan de ahorro de agua en talleres que tiene como objetivo fomentar el ahorro hídrico, asegurar que el agua devuelta al medioambiente carezca de impropios, instalar fuentes alternativas de captación de agua para el suministro en talleres y, por último, prevenir y proteger los suelos industriales de vertidos y aguas contaminadas.

Las medidas que se implementarán son las siguientes:

- Identificación de consumos mediante la instalación de contadores teledados.
- 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 colocan carteles y pegatinas, visibles en las instalaciones en las que se esté implementando el plan.

Consumo de materiales

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

MATERIAS PRIMAS (Kg.)	2020	2019	2018	2017	2016
Aceites/grasas	424.878	540.511	446.983	452.534	302.202
Pinturas	104.534	88.537	104.919	96.362	125.304



Preservando la biodiversidad

Transporte de mercancías peligrosas: minimizando riesgos ambientales extremos

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

Renfe ha transportado más de 1,7 millones de toneladas de mercancías peligrosas en 2020, lo que equivale a retirar de la carretera unas 60.000 circulaciones de camiones pesados cargados con este tipo de mercancías al año.

Prácticamente la mitad de las mercancías transportadas corresponde a cuatro productos: etanol, hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada (Butano/Propano), dicloruro de etileno y amoníaco.

TRANSPORTE DE MM.PP.	2020	2019	2018	2017	2016
Tm/año	1.740.581	1.760.458	1.796.366	1.715.282	1.466.622

Renfe. Afecciones mínimas a la biodiversidad en sus instalaciones

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

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



Renfe, proveedores de Sostenibilidad

INSTALACIONES INDUSTRIALES DE RENFE PRÓXIMAS A ESPACIOS NATURALES

ESPACIO NATURAL	TIPO DE INSTALACIÓN	NOMBRE DE LA INSTALACIÓN	MUNICIPIOS	PROVINCIA	COMUNIDAD AUTÓNOMA
Reserva Natural de Los Galachos	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Material Motor y Remolcado de Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	Aragón
Paraje Natural de L'Alberá	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Port-Bou	Port Bou	Girona	Cataluña
ZEPA Costes del Garraf	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller Central de Reparaciones de Vilanova i la Geltrú	Vilanova i la Geltrú	Barcelona	
Parque de la Serralada Marina	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Montcada	Montcada i Reixach	Barcelona	
LIC Costas del Maresme i La Selva	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Mataró	Mataró	Barcelona	
Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Base de Mantenimiento de TALGO de Las Matas	Las Rozas	Madrid	Madrid
LIC de la Sierra de Guadarrama	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Cercedilla	Cercedilla	Madrid	
Zona Ramsar de Txingudi - Bidasoa	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Irún	Irún	Guipúzcoa	País Vasco
	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Irún			
LIC Franja Litoral Sumergida de Murcia	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Reparaciones de Material Remolcado de Águilas	Águilas	Murcia	Murcia
LIC Sierra de Malacora	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Autopropulsado de Valencia	Valencia	Valencia	Comunidad Valenciana
	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Motor y Remolcado de Valencia			

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

Contribución al progreso social

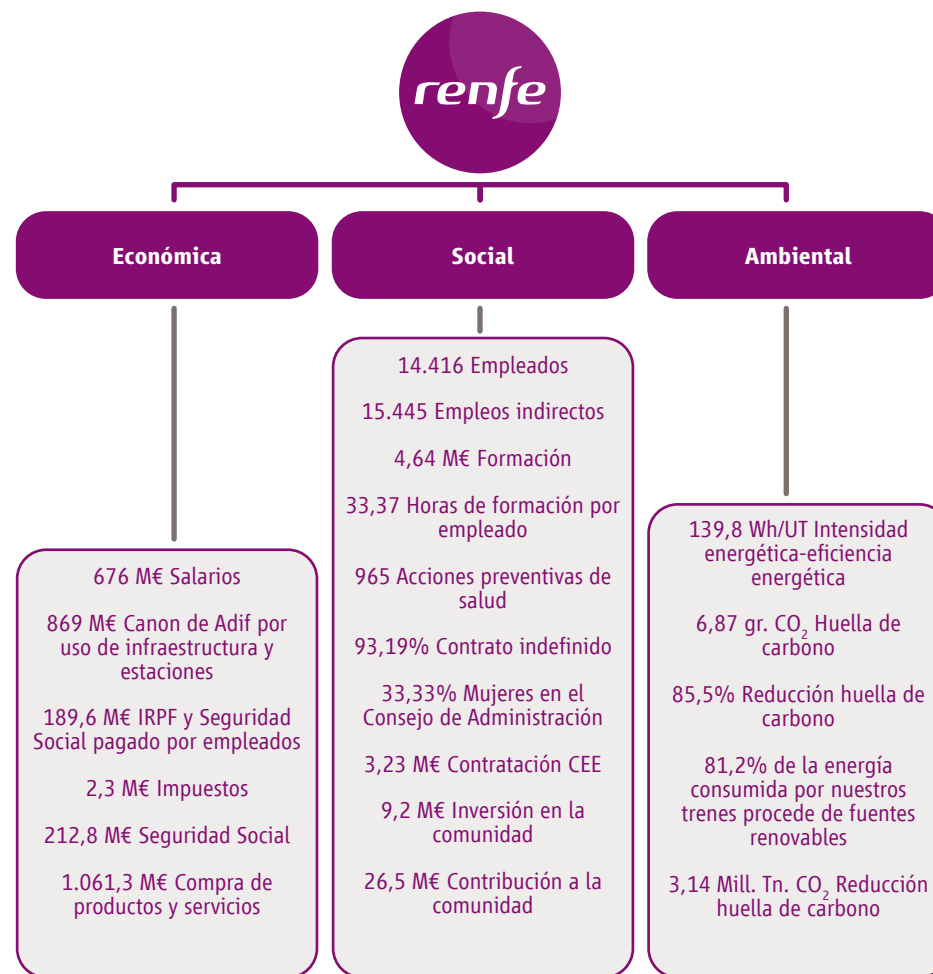


Contribución al progreso social

Contribución de Renfe 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.

La contribución de Renfe al desarrollo sostenible del país en 2020 asciende en términos económicos a 3.061 millones de euros; generamos 14.416 empleos de forma directa y 15.445 empleos de forma indirecta mediante la contratación de servicios y realizamos contribuciones sociales por valor de 26,5 millones de euros, invertimos en la comunidad 9,2 millones de euros y contratamos a centros especiales de empleo por valor de 3,23 millones de euros. En los últimos años hemos reducido nuestra huella de carbono un 85,5% hasta dejarla en tan sólo 6,87 gr. CO₂ por unidad transportada; nuestra Intensidad energética (eficiencia energética-Wh por Unidad de Transporte) es de 139,8 Wh/UT; el 81,2% de la energía consumida en la tracción de nuestros trenes es energía renovable, con certificación de origen y tenemos un impacto mínimo en la biodiversidad de 0,26 km² de superficie ocupada.



Contribución al progreso social

Renfe y la COVID-19

Desde que se inició el Estado de Alarma como consecuencia de la COVID-19, Renfe ha mantenido el servicio de transporte por ferrocarril de viajeros y mercancías a través de diversos planes de transporte y medidas que han permitido ajustar la oferta a las necesidades del país. Este hecho ha permitido que aquellos trabajadores considerados como servicios esenciales se hayan podido seguir desplazando a sus trabajos en hospitales, supermercados, seguridad, logística, etc. y seguir prestando sus servicios a la sociedad, así como, que las mercancías hayan llegado a su destino.

Durante la pandemia, Renfe siempre ha desaconsejado a sus clientes viajar salvo por razones inaplazables o de extrema necesidad, aunque siempre ha garantizado la movilidad a todos sus viajeros.

Esta crisis sanitaria ha tenido un impacto muy significativo en la actividad de Renfe. La demanda cayó un 95% sobre la habitual y la ocupación de los servicios comerciales de Renfe descendió considerablemente en todos los corredores, situándose por debajo del 10%.

Una de las primeras actuaciones de Renfe al respecto de la crisis sanitaria se focalizó en los clientes. Renfe facilitó el cambio o las anulaciones de los billetes a todos los viajeros afectados por las medidas sanitarias para combatir el coronavirus. Esta operativa, que no implicó costes para los clientes, se aplicó a todas las tarifas, incluidas aquéllas que no contemplan la posibilidad de cambios y permitió a los clientes el reembolso íntegro del billete sin ningún tipo de gasto, canjear el billete por otro para viajar más adelante o bien recibir el equivalente al coste de los billetes en puntos del programa +Renfe. Asimismo, los clientes con abonos, Bono AVE, Bono Flexible y Bono Colaborativo, se les amplió el período de validez del abono en 60 días más allá de la fecha de caducidad de su abono, para permitir que los viajeros puedan agotar los viajes que habían contratado.

Adicionalmente, Renfe dispuso la devolución íntegra de los billetes a todos los viajeros de los programas de vacaciones del Imsero a través de las agencias autorizadas para este programa.

Durante el estado de alarma Renfe devolvió casi un millón de billetes a sus clientes, por un importe total de 38,5 millones de euros y desde octubre, devolvió 8,8 millones de euros a los viajeros que han tenido que anular sus billetes por las nuevas medidas de restricción a la movilidad aprobadas en distintas comunidades autónomas. En total se han devuelto 245.637 billetes hasta el momento, el plazo de vigencia de los códigos de retorno fue ampliado hasta el 31 de diciembre de 2021.

Esta política de cambios y anulaciones ha sido una operación sin precedentes en la compañía, lo que la sitúa como la única empresa de transportes en España que está aplicando esta política de forma gratuita, demostrando con ello la responsabilidad social de Renfe y su compromiso con los clientes.

Como consecuencia del periodo de estado de alarma aprobado por el Consejo de Ministros, Renfe diseñó un nuevo plan de transporte por el que se anuló toda su oferta actual de trenes comerciales de alta velocidad y larga distancia, así como media distancia y Avant. El nuevo plan de transporte asegurará la existencia de servicios en todas las relaciones existentes actualmente para permitir la movilidad dentro de las causas contempladas por el Gobierno.

En este sentido, durante el estado de alarma, se adaptaron todos sus servicios comerciales a la demanda que había en esos momentos, y se redujo las circulaciones de alta velocidad y larga distancia en un primer momento al 50% y posteriormente se redujeron hasta llegar al 30%. Adicionalmente, solo se pusieron a la venta un tercio de las plazas de los trenes en circulación, con lo que Renfe solo pudo vender un 10% de los billetes.

Durante el periodo del estado de alarma, Renfe ofreció plazas gratuitas para facilitar el desplazamiento del personal sanitario que debía trasladarse entre ciudades españolas por motivos laborales y, especialmente, con motivo de la epidemia de coronavirus.

Además de las acciones comerciales, Renfe desarrolló una serie de medidas de protección a los clientes durante la gestión de la pandemia:

— Se suprimió temporalmente el abono en metálico en las taquillas de Renfe, permitiéndose únicamente el pago de billetes con tarjeta para evitar posibles contagios. Se suprimió en todos los trenes, durante la vigencia del estado de alarma, los servicios de cafetería, bar móvil, restauración a bordo, distribución de prensa y auriculares. Asimismo, todas las salas club de las estaciones permanecieron cerradas.

— La compañía implantó el billete personalizado en todos sus canales de venta y para todos los servicios comerciales y trenes con reserva de plaza. Es una medida preventiva para poder contactar a los viajeros en caso de necesidad por la alerta sanitaria o incidencia en la circulación.

— Renfe implantó un servicio de mantenimiento de la higienización en ruta de los trenes de alta velocidad y larga distancia a la salida del tren y durante el trayecto. Los procedimientos de limpieza y desinfección de los trenes, así como las diversas medidas de embarque, desembarque y a bordo llevados a cabo, permitieron obtener el certificado AENOR frente a la COVID-19 para el transporte de viajeros. Esta certificación se extendió también a los servicios Avant, lo que supuso un paso más en su estrategia de ofrecer a sus clientes unos servicios de transporte seguros y protegidos frente a la COVID-19.

— Mejora en la ventilación del interior de los trenes, con el uso de filtros con altas prestaciones y el aumento de las renovaciones completas de aire en los coches cada 7 minutos.

Por lo que respecta a Cercanías, Renfe adaptó sus servicios de Cercanías a las necesidades de los distintos escenarios de movilidad decretados por el Gobierno, para cumplir con

las medidas de seguridad entre viajeros y ofrecer un servicio básico a quienes tienen que desplazarse, por motivos inaplazables o profesionales, a sus lugares de trabajo. En una primera instancia, se estableció en el Real Decreto del estado de alarma que circularan el 100% de los trenes, para posteriormente realizar una reducción en horas valle del 50% de los trenes, manteniendo hasta el 80% de las frecuencias en hora punta para garantizar la necesaria distancia entre viajeros.

Durante las semanas en las que se ha prolongado el Estado de Alarma, los diferentes núcleos de Cercanías han registrado caídas de la demanda de entre el 80% y el 90% con respecto a los días equivalentes del año 2019. La ocupación de los servicios en hora punta rozó el 15% en algunos núcleos, pero la tónica general han sido los bajos niveles de ocupación media diaria.

Hasta el 11 de mayo Renfe no pudo recuperar la actividad habitual de los trenes en los distintos núcleos de Cercanías, lo que supuso volver a los niveles de circulación previos a la declaración del Estado de Alarma.

La recuperación de la actividad habitual fue paulatina y adaptada a la demanda de cada núcleo, garantizando un número de frecuencias suficiente para facilitar la distancia de seguridad entre viajeros y para evitar aglomeraciones. A este respecto, Renfe incrementó las frecuencias, especialmente durante las horas punta para garantizar la movilidad de los viajeros.

Algunos grandes núcleos de Cercanías, como Madrid y Barcelona señalaron las estaciones del núcleo con encaminamientos para mejorar la circulación de entradas y salidas de viajeros en las estaciones, para facilitar el distanciamiento social y evitar cruces y aglomeraciones. Se instalaron carteles, flechas y señales y marcas en el suelo para encaminar a los viajeros en todo su viaje, desde que entran en la estación hasta que acceden al tren desde el andén; y, a la inversa, desde que el viajero se baja del tren y continúa su recorrido o bien para salir de la estación o para trasbordar a otro medio de transporte.

Además, Renfe lanzó “Estar cada vez más cerca depende también de ti”, una campaña de comunicación para dar a conocer a todos los usuarios de Cercanías las recomendaciones, medidas obligatorias y condiciones del servicio.

Todas estas decisiones, han sido valoradas de forma muy positiva por nuestros clientes. Así durante el estado de alarma se generaron 12.000 nuevas altas en el programa de fidelización de la compañía.

Por otra parte, Renfe pospuso la entrada en funcionamiento de Avlo, el nuevo servicio de alta velocidad de bajo coste, que estaba prevista su inauguración para el 6 de abril. La nueva fecha de lanzamiento del producto Avlo se aplazó para 2021.

También hay que destacar que Renfe Mercancías mantuvo su actividad de forma ininterrumpida desde que se decretó el Estado de Alarma en el país como consecuencia de la pandemia. Durante este tiempo su actividad se ha centrado básicamente en mantener el transporte de mercancías relacionado con la fabricación de productos necesarios para la higiene y la alimentación: cereales, maíz y trigo, sobre todo, productos químicos como propano, butano o amoníaco, aceites y biodiesel, residuos urbanos sólidos, madera, cemento, balasto, minerales, alimentos perecederos y los dirigidos a los puertos de Huelva, Cádiz y Alicante con mercancías destinadas a las Islas Canarias.

Así, el conjunto de la actividad de Renfe Mercancías durante el estado de alarma se concretó en la realización de más de 7.000 trenes que han transportado 2.000.000 de toneladas recorriendo 1,4 millones de kilómetros y moviendo más de 50.000 contenedores. Una aportación fundamental para la sociedad en estos tiempos de crisis. La mayoría de estos 7.000 trenes ha usado energía eléctrica procedentes de fuentes renovables con certificado de origen, emitidos por CNMC.

Siempre hay luz al final del túnel

Renfe desarrolló una campaña de comunicación denominada “Siempre hay luz al final del túnel”, creada para trasladar un mensaje de esperanza y apoyo emocional a la sociedad española.

La campaña se inició con un spot, que se emitió en medios de comunicación digitales, emisoras de radio y televisiones, en el que se narró cómo a lo largo de sus casi 80 años de existencia, Renfe siempre ha acercado a personas y mercancías a sus destinos.

En una segunda fase, Renfe emitió otro spot, con el mismo eslogan, en el que traslada un mensaje de apoyo y reconocimiento a los “héroes sociales” de esta crisis: el personal sanitario y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como los transportistas, maquinistas, o cajeros de supermercados.

Adicionalmente, Renfe puso en marcha una nueva plataforma de entretenimiento a través de la nueva web www.hayluzalfinaldeltunel.com. Una web con secciones de entretenimiento y noticias positivas de actualidad relacionadas con la crisis derivada de la pandemia mundial de coronavirus.

El confinamiento y las medidas preventivas para evitar el contagio del coronavirus hicieron que aumentase el consumo de medios digitales. Por ello, Renfe lanzó esta iniciativa para ofrecer entretenimiento y contenidos positivos a todas las personas que permanecieron en su casa durante la cuarentena.

Medidas dirigidas a empleados

Durante toda la pandemia los empleados de Renfe han mantenido los servicios de transporte de viajeros y mercancías de forma continuada. La compañía ha adoptado multitud de medidas dirigidas a empleados con el objetivo de minimizar los efectos de la pandemia en su salud. Entre las medidas adoptadas destacan las siguientes:

- Servicio telefónico de apoyo psicológico a los trabajadores de Renfe.
- Aplicación del teletrabajo en los puestos cuyo desempeño profesional lo permite.
- Para el personal de talleres, implantación de turnos para reducir el número de contactos laborales, flexibilizando la hora de entrada y salida y suspendiendo las jornadas partidas. Se estableció una separación entre secciones y entre grupos para minimizar el contagio. Además, se redujo la jornada para facilitar la limpieza de las instalaciones entre turnos y evitar la utilización de comedores y espacios de encuentro.
- Se estableció medidas de conciliación familiar basadas en el cierre de centros educativos.
- Se dotó a los trabajadores de gel hidroalcohólico, caja de guantes desechables y mascarilla. Además, para el personal de oficinas se han instalado mamparas de separación entre los puestos sin distancia de seguridad.
- Consejos sobre hábitos saludables.
- Guía sobre los riesgos y las medidas preventivas para el teletrabajo.
- Campaña de comunicaciones maliciosas relacionadas con la COVID-19.
- Suspensión temporal de la formación presencial y adaptación a la modalidad online.
- Limpieza y desinfección de las zonas comunes.
- Recomendaciones de seguridad informática ante la COVID-19.

Comprometidos con la sociedad durante la pandemia

Desde que se inició la pandemia Renfe ha contribuido con la sociedad atendiendo las necesidades que iban surgiendo, utilizando algunos materiales que Renfe utiliza a bordo de sus trenes y que sirvieron de ayuda en la lucha contra la pandemia.

Para contribuir a la lucha contra la pandemia, Renfe ha donado los siguientes materiales:

- 474 mantas y 950 juegos de sábanas procedentes de su servicio nocturno Trenhotel para el hospital de campaña que se ha montado en la zona exterior del Hospital Universitario Gregorio Marañón para hacer frente al incremento de enfermos ingresados por la pandemia.
 - Material de restauración de los servicios a bordo de los trenes de alta Velocidad y Larga Distancia a Cruz Roja Madrid, Catalunya y Bizkaia para su uso en comedores sociales y Centro de Primera Acogida de Refugiados.
 - Auriculares de nuestros trenes a los hospitales de campaña de IFEMA, al Hospital de campaña de Mataró, al Hospital de Txangorritxu Vitoria, al Hospital de Tortosa Verge de la Cinta, así como, al Centro de acogida polideportivo de Andra Mari, Getxo (Bizkaia) y al Centro de acogida de la Fundación Jesús Abandonado (Murcia).
 - Ha utilizado sus servicios Ave para el transporte de medicamentos urgentes entre provincias y piezas de respiradores.
- Además, Renfe puso a disposición del Ministerio de Sanidad 3 trenes de la serie 730 de Talgo con capacidad para el transporte entre ciudades de 24 pacientes por tren para enfermos de la COVID-19.

Estos trenes son vehículos de piso bajo y sin escalón de entrada por lo que el suelo del andén está a la misma altura lo que facilita enormemente el traslado de pacientes en camillas, agilizando de esta manera la operación. Para adecuarlos a las necesidades sanitarias, se han quitado los asientos, dejando el espacio necesario para que se puedan colocar las camillas sanitarias.

Se trata de trenes híbridos que funcionan en eléctrico y en diésel, y que poseen rodadura desplazable para adaptarse a los distintos anchos de vía, de forma que no haya limitaciones en el transporte sanitario.

La transformación interior de los trenes cuenta, también, con el visto bueno de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que ha autorizado las adaptaciones temporales realizadas en los vehículos de la serie 730 para uso como tren medicalizado.

Más de 200 maquinistas e interventores de Renfe Viajeros, de las residencias de larga distancia de Córdoba, Sevilla, León y Oviedo se presentaron voluntarios en caso de que fuera necesario realizar alguno de estos viajes.

El Ministerio de Sanidad realizó en la estación de Atocha, junto a técnicos del SUMMA 112, Renfe y Adif, un simulacro de traslado de enfermos en uno de los trenes medicalizados que Renfe tiene dispuestos en caso de que las autoridades sanitarias dictaminen la necesidad de este servicio. La finalidad de este simulacro fue validar, por parte del Ministerio de Sanidad, la idoneidad de los trabajos realizados por Renfe en la transformación de los trenes para su uso como transporte sanitario de enfermos de la COVID-19, en caso de que las autoridades sanitarias lo requieran.

En la intranet de la compañía se han habilitado diversos espacios y noticias relacionadas con la pandemia y la solidaridad, para que los empleados de Renfe puedan contribuir con los Bancos de Alimentos, así como, con ONGs como Cruz Roja, UNICEF, Save the Children, Médicos del Mundo, Oxfam Intermón, Médicos sin fronteras, entre otras.

Asimismo, los propios empleados realizaron propuestas de carácter solidarios para que el resto de los compañeros se puedan sumar a estas iniciativas.

Para finalizar el año, Renfe realizó una campaña de publicidad que felicita la Navidad a los que viajan y a los que no. La campaña contó a través de cinco testimoniales reales cómo serán los viajes que no se harán estas Navidades y por qué. La acción homenajea en la distancia a todas esas familias que, por responsabilidad y salud, no podrán verse en las fiestas de Navidad.



Contribución al progreso social

Accesibilidad en Renfe

Plan Integral de accesibilidad

En Renfe entendemos la accesibilidad como el compromiso que la compañía adquiere directamente con la sociedad para mejorar las prestaciones y aumentar la calidad de sus servicios de transporte.

Como empresa pública de transporte de viajeros, en Renfe no nos olvidamos de la enorme influencia que tiene la movilidad en el ámbito social y en la vida de las personas en general. Por ello, nuestro principal propósito es proporcionar un sistema de transporte inclusivo que favorezca y mejore las condiciones de vida de los ciudadanos.



Conseguir un ferrocarril accesible que nos permita ejercer el derecho a la movilidad, eliminando las barreras excluyentes y garantizando con ello la autonomía personal, no es tarea fácil, somos conscientes de ello, pero estamos decididos a conseguirlo.

Contar con la colaboración y apoyo de las entidades más representativas del mundo de la discapacidad, que son las que mejor conocen las necesidades de las personas con discapacidad y movilidad reducida, nos proporciona seguridad y reafirmación en la consecución de nuestros objetivos en materia de accesibilidad.

Con el objetivo de alcanzar la accesibilidad para todos, Renfe ha tomado como referencia el principio de accesibilidad universal, para lo que es necesario eliminar todo tipo de barreras y crear entornos accesibles, así como la puesta en marcha de un sistema de gestión que garantice la prestación de los servicios. Las personas con discapacidad se enfrentan en mayor medida a situaciones de inaccesibilidad ya que, a sus condiciones físicas, sensoriales o intelectuales individuales, se añaden las barreras, sean estas físicas, ambientales o interactivas.

En los últimos años la eliminación de barreras en el transporte conduce a la creación de entornos accesibles, o lo que es lo mismo, un transporte universal, para todos, caracterizado por una accesibilidad integral. El enfoque ha de ser global y transversal, es decir, se debe analizar la accesibilidad en toda la cadena de viaje, contemplando el conjunto de secuencias que desarrolla una persona en sus actividades (vida cotidiana, trabajo, ocio, etc.) y sus interconexiones.

Objetivos del Plan

El Plan de Accesibilidad Integral tiene como objetivos fundamentales:

- Dotar de accesibilidad universal a toda la cadena de viaje de nuestros clientes del ferrocarril, para que éstos puedan llegar sin obstáculo desde el acceso a la estación de origen hasta el interior de nuestros trenes, y desde éstos, una vez finalizado el viaje, hasta que abandonen la estación de destino, facilitando igualmente la intermodalidad.
- Conseguir la excelencia en la prestación de los servicios desde la visión del cliente, cumpliendo con los criterios de accesibilidad universal y diseño para todos.
- Universalizar la accesibilidad a los servicios, en colaboración con las entidades, instituciones y agentes sociales expertos.
- Mejorar las prestaciones de los servicios a las personas con discapacidad, con movilidad reducida y dificultades en la comunicación.
- Conseguir un ferrocarril accesible e inclusivo que proporcione autonomía a las personas con discapacidad o movilidad reducida dando cumplimiento a la legislación vigente.
- Proporcionar un ferrocarril de calidad del que la sociedad se sienta orgullosa y representada, realizado con el esfuerzo de todos.



Renfe Atendo

Atendo es el servicio gratuito de atención y asistencia a viajeros con discapacidad o movilidad reducida que Renfe pone a disposición de sus clientes. Se trata de un servicio especializado que facilita al viajero el acceso y tránsito por las estaciones, así como la asistencia en la subida y bajada de los trenes. Renfe Atendo es el principal proyecto de Responsabilidad Social Empresarial de Renfe.

En 2020, el servicio Renfe Atendo está implantado en 142 estaciones y asegura la accesibilidad de aproximadamente el 95% de los viajeros de larga y media distancia, tanto de alta velocidad como convencional.

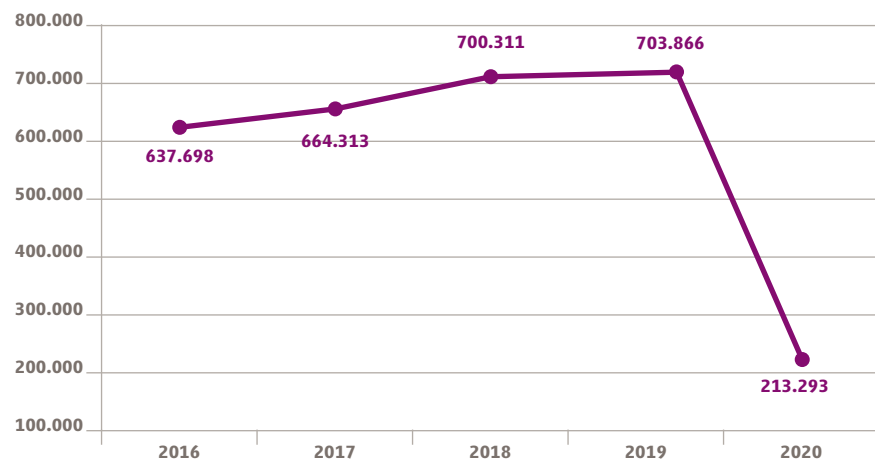
De las 142 estaciones donde está implantado el servicio Renfe Atendo, en 68 se presta servicio de forma permanente en todo el horario de apertura de las estaciones previa demanda anticipada de al menos 30 minutos antes de la salida del tren. En las otras 74 estaciones, el servicio se presta de manera puntual, donde la solicitud de asistencia debe realizarse, como mínimo, 12 horas antes de la hora de viaje.

En el año 2020, debido a la pandemia provocada por la COVID-19, se redujeron los servicios de viajeros y, por consiguiente, disminuyó notablemente el número de solicitudes de asistencias. En años anteriores se superaba las 700.000 asistencias anuales, en el año 2020 se han realizado 213.293 asistencias.

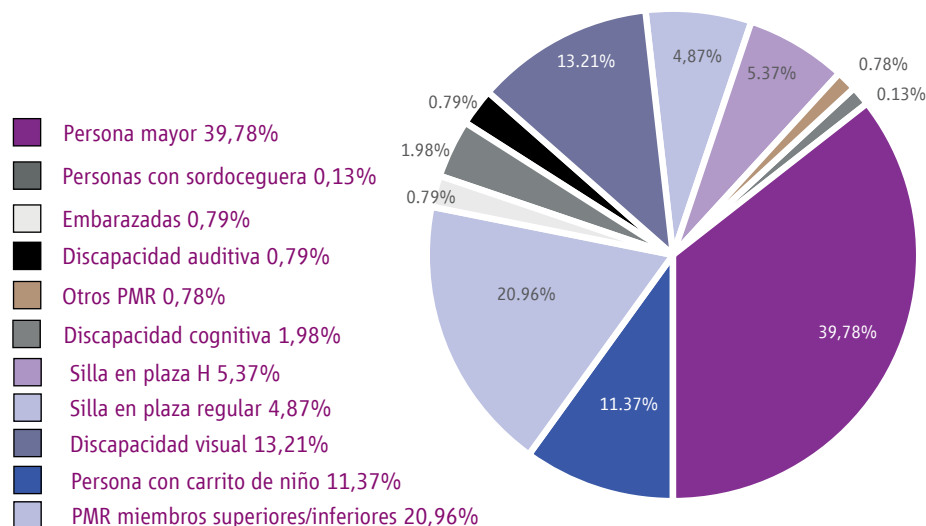
Respecto a las reclamaciones y quejas presentadas por los clientes usuarios del servicio Renfe Atendo o relacionadas con la accesibilidad tanto en estaciones como en trenes, la media anual por cada mil asistencias ha sido de 1,72.

El Servicio Renfe Atendo dispone de la certificación de Accesibilidad Universal según la norma UNE 170001-2 que otorga AENOR. La auditoría de seguimiento, que en principio debería haber tenido lugar en 2020, tuvo que ser aplazada a 2021 por la evolución de la pandemia de la COVID-19.

Nº DE ASISTENCIAS DEL SERVICIO ATENDO



DISTRIBUCIÓN DE LAS ASISTENCIAS POR TIPO DE DISCAPACIDAD



Servicio SVisual en Atendo

Este servicio está dirigido a las personas con discapacidad auditiva y se trata de un servicio de vídeo-interpretación en lengua de signos.

El sistema permite la comunicación entre personas sordas y oyentes en tiempo real y es capaz de integrar simultáneamente audio y vídeo. El personal del servicio Renfe Atendo dispone de una tableta para ofrecer este nuevo servicio que se ha incorporado en 10 estaciones con servicio Permanente: Madrid-Puerta de Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona Sants, Zaragoza, Córdoba, Málaga María Zambrano, Alicante, Valencia Joaquín Sorolla, Sevilla Santa Justa y Vigo Urzaiz.

Sistema inteligente de señalética para personas con distintas capacidades

Renfe ha puesto en marcha una experiencia piloto para la implantación de un sistema inteligente de señalética que permitirá a personas con distintas capacidades acceder a información de calidad sobre elementos y servicios disponibles en las estaciones mediante el uso de sus dispositivos móviles.

Se trata de un novedoso sistema de marcadores digitales que estarán instalados en la estación de Cercanías de Soto del Henares y en las salas Club y de embarque de Puerta de Atocha.

Para acceder a la información, los usuarios deberán descargar en sus dispositivos móviles la aplicación NaviLens. A través de la lectura de los marcadores, los viajeros tendrán a su disposición todos los datos relevantes en formatos accesibles acordes a sus diversidades funcionales (visuales, auditivas o cognitivas), obteniendo así una excelente ayuda para moverse en los entornos ferroviarios.

Esta App móvil abre un campo de posibilidades de enorme valor que permitirá a los usuarios desenvolverse en las estaciones de manera totalmente autónoma. Ofrece

Contribución al progreso social

información locutada a los viajeros con discapacidad visual o en formato de vídeo con contenidos descriptivos y direccionales para clientes con este tipo de necesidades.

Se trata de un sistema inteligente que destaca por su versatilidad y dinamismo dado que los contenidos pueden ser actualizados, ampliados, modificados o ajustados a las necesidades de comunicación existentes en cada momento. Y su utilidad es extensible a todos los usuarios del transporte público que mediante una sencilla interfaz podrán conocer, de igual forma, los servicios que ofrece la estación, horarios de circulación de los trenes o cualquier otro dato que se considere relevante.

Esta solución aporta respuestas, igualmente, para superar barreras idiomáticas ya que la información se facilitará en el idioma en el que el usuario tenga configurado su dispositivo móvil.

Acuerdos de colaboración con la accesibilidad

— Convenio de colaboración entre CERMI y Renfe. En vigor desde 2008, en este convenio se define el marco de colaboración entre las dos entidades con el objetivo de poner en práctica programas y acciones que favorezcan y mejoren las condiciones de vida de las personas con discapacidad en los campos de la accesibilidad universal, el diseño para todos y la integración laboral, dentro del ámbito de actuación de Renfe.

— Acuerdo de colaboración entre Plena Inclusión Madrid y Renfe Viajeros. En el marco de este acuerdo se organizan dos “Jornadas de Familiarización con Cercanías” al mes, para favorecer el conocimiento del transporte ferroviario de Cercanías de las personas con trastorno del espectro autista y personas con discapacidad intelectual o del desarrollo. El objetivo es dar a conocer el tren a personas jóvenes o adultos que precisan acceder a Cercanías para realizar sus actividades cotidianas. Con esta iniciativa se pretende contribuir a eliminar las limitaciones que actualmente existen para estos colectivos, acercándoles al tren y su funcionamiento.

Como consecuencia de la pandemia de la COVID-19, a partir del mes de marzo de 2020 quedaron suspendidas las jornadas.

— Acuerdo de colaboración entre Plena Inclusión Madrid, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Renfe Viajeros para las “Jornadas de divulgación del tren”. Estas jornadas consisten en una visita guiada por el Museo del Ferrocarril de Delicias y tienen como objetivo contribuir a eliminar las limitaciones que actualmente existen para las personas con discapacidad intelectual o de desarrollo, acercándoles a la historia del tren.

En el ámbito del acuerdo de colaboración se ha realizado un folleto informativo del Museo del Ferrocarril en Lectura Fácil que está disponible para todos los visitantes.

Las visitas son guiadas por voluntarios culturales del Museo, pertenecientes al programa de la Confederación Española de Aulas de la Tercera Edad “Voluntarios Culturales Mayores para enseñar los Museos de España”, a los que previamente formaron profesionales de la Gerencia de Atención al Cliente de Renfe Viajeros y personas con discapacidad intelectual de la Fundación Ademo. A partir de marzo de 2020 quedaron suspendidas las visitas, como consecuencia de la COVID-19.

Asimismo, en diciembre de 2020 y coincidiendo con el día internacional de las personas con discapacidad, Renfe Viajeros firmó un compromiso de acuerdo de colaboración con Plena Inclusión España y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para extender las jornadas de divulgación del tren al Museo de Ferrocarril de Vilanova.

— Acuerdo de colaboración con la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE) para la realización de los viajes que organiza el Área de Turismo Accesible de esta Asociación.

En este año de 2020, debido a la pandemia se ha realizado únicamente un viaje en el mes de febrero. Aunque estaban programados otros viajes para los meses de marzo y abril, tuvieron que ser suspendidos ante las restricciones de movilidad implantadas a consecuencia de la COVID-19.

Con objeto de analizar las características de las máquinas autoventa y dar soluciones viables a los aspectos que presentan dificultad para las personas con discapacidad o movilidad reducida, Renfe ha creado un grupo multidisciplinar de trabajo en el que colaboran asociaciones de personas con discapacidad como ONCE, FIAPAS y CERMI. En dicho grupo se han elaborado documentos técnicos y propuestas para la adquisición de nuevos productos y se han detectado algunas características que deberían solucionarse, tanto en el hardware como en el software.

Tarjeta Dorada

Durante el año 2020 se han vendido billetes por valor de 45 millones de euros con Tarjeta Dorada, de las cuales el 43% corresponde a actuaciones realizadas en los sistemas de venta en las estaciones, el 15% en Agencias de Viaje, el 35% a operaciones realizadas en Internet y el 7% a venta telefónica.

El número de Tarjetas Doradas para personas mayores o personas con discapacidad ascendió en 2020 a 1.335.979 tarjetas y el número de tarjetas emitidas a acompañantes de personas con discapacidad fue de 28.515 tarjetas.

La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 7.421.332 millones de euros en 2020.

Diálogo con los Grupos de Interés

El diálogo con los grupos de interés es continuo y nos permite conocer las necesidades y expectativas de los grupos de interés, con el objetivo de satisfacerlas en la medida de lo posible, de forma equilibrada y realista.



PRINCIPALES CANALES DE COMUNICACIÓN

	CLIENTES	EMPLEADOS	PROVEEDORES	TODOS LOS GRUPOS DE INTERÉS
Presencial y a través de correo postal:				
• Renfe				
Avenida Pío XII, nº 110, 28036 Madrid				
• Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.				
Avda. Ciudad de Barcelona, 8, 28007 Madrid				
• Renfe Mercancías 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 Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.				
Avda. Ciudad de Barcelona, 4, 28007 Madrid				
Información Telefónica				
• Información integral al cliente: 912 32 03 20	X			
• Venta por Internet: 912 180 180				
• Ayuda a viajeros con discapacidad: 912 140 505				
Página web: www.renfe.com				X
Irene: Asistente virtual	X			
Oficina virtual de atención al cliente	X			
Web de Rodalies: www.rodaliesdecatalunya.cat	X			
Web para dispositivos móviles: renfe.mobi	X			
Aplicaciones para teléfonos y tabletas	X			
Correo Electrónico				
• rse@renfe.es				
• medioambiente@renfe.es				
• prensa@renfe.es				
• patrocinios@renfe.es				
• portaldeproveedores@renfe.es				

PRINCIPALES CANALES DE COMUNICACIÓN

	CLIENTES	EMPLEADOS	PROVEEDORES	TODOS LOS GRUPOS DE INTERÉS
Centros servicio y atención al cliente	X			
Canal Ético				X
Ferias y congresos / Grupos				X
Comités de Clientes	X			
Conferencias / Participación en Debates				X
Informe Anual Renfe				X
Redes Sociales				
• Twitter				
• Facebook				
• Flickr				
• YouTube				X
Notas de Prensa	X			X
Intranet corporativa de Renfe: Interesa		X		
Entornos colaborativos 2.0:		X		
Boletines digitales sobre información de Renfe		X		
Puestos de comunicación en centros de trabajo operativos y campañas específicas para colectivos		X		
"Perfil del Contratante" en la Plataforma de Contratación del Sector Público			X	X
Relaciones Institucionales (Comunidades Autónomas, Administraciones Públicas, Congreso, Senado, etc.)				X

Comités de Clientes

Se trata de un foro de intercambio de opiniones y propuestas entre los clientes y Renfe. Actualmente existen Comités de Clientes en los Núcleos de Cercanías de Cantabria, Valencia, San Sebastián, Bilbao, Asturias y para los servicios Avant entre Madrid-Segovia-Valladolid.

Los comités de clientes pretenden fomentar el acercamiento a los clientes con el objetivo de mejorar de forma continua el servicio que presta Renfe y conocer la opinión de nuestros clientes evaluando los compromisos que la compañía adquiere de nivel de calidad del producto. Estos comités de clientes están compuestos por una representación de los viajeros que utilizan habitualmente estos productos.

Dada la variable situación de la evolución de la COVID-19 y la dificultad técnica de que todos los participantes dispongan del mismo sistema de comunicación, no se ha celebrado ningún Comité en el año 2020.

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, etc. La actividad en los Centros de Servicio durante 2020 se cifró en 784,2 mil (diciembre no consolidado) 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 (2), Málaga María Zambrano, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

Diálogo con las Administraciones

Renfe ha creado la figura del Representante Institucional del Grupo Renfe ante cada Comunidad Autónoma. La misión de estos representantes es la de fortalecer la comunicación bidireccional y fomentar el diálogo entre Renfe y las instituciones territoriales, identificando iniciativas para mejorar los canales de comunicación y poniendo en común ideas o sugerencias para la solución de problemas presentes o futuros.

Entre sus responsabilidades hay que destacar, entre otras, las siguientes:

- Mantener la representación del Grupo y sus sociedades ante las Administraciones autonómicas, así como supervisar la realización de acciones, eventos o similares, con el objetivo de posicionar a Renfe en la sociedad de manera satisfactoria.
- Facilitar las negociaciones con los Organismos, Administraciones Públicas y Autoridades de Transporte de su ámbito en lo referente a la prestación de servicios, dentro de los términos previstos en el marco en vigor en cada momento, para conseguir mantener una relación fluida y el respaldo de la actividad de Renfe.

Actualmente, existe representante institucional de Renfe en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Galicia, Cantabria, Castilla y León, Catalunya y Navarra.

Jornadas “Conocer es comprender”

El objetivo del programa “Conocer es comprender”, es la mejora del conocimiento y de la comunicación con los clientes con cualquier tipo de discapacidad.

Este programa está orientado a mejorar la inclusión social y los derechos de las personas con discapacidad. Pretende promover acciones formativas, tanto en el nivel de la formación inicial como de la formación continua, que favorezcan prácticas profesionales de calidad basadas en el conocimiento, los valores éticos y la perspectiva de las propias personas con discapacidad.

Dentro de las actividades de formación dirigidas a profesionales de servicios al cliente, se desarrollaron estas jornadas temáticas para empleados de Renfe y proveedores de servicios a clientes, sobre trato y comunicación, y relación accesible y comprensible con personas con diferentes capacidades.

Con el doble objetivo de:

- Tener una toma de contacto y profundizar en el conocimiento acerca de las distintas discapacidades.
- Mejorar el servicio que se presta a los viajeros con discapacidad que viajan a bordo de nuestros trenes.

Desde la puesta en marcha de este programa se han realizado un total de seis jornadas sobre discapacidad intelectual, síndrome de Down, autismo, parálisis cerebral, sordera y discapacidad auditiva. Dichas jornadas han sido impartidas por personas pertenecientes a organizaciones del ámbito de la discapacidad.

En el año 2020, dadas las condiciones motivadas por la pandemia, no se ha realizado ninguna jornada del programa “Conocer es comprender”.

Conectado a Renfe en nuestras redes sociales

Twitter

La cuenta corporativa @renfe mantiene informados a los usuarios de las ofertas comerciales para viajar, de la actualidad del Grupo Renfe y ayuda a resolver dudas de todo tipo. Valorada como una de las 10 mejores cuentas de España por varias páginas web y medios especializados, con más de 180.000 seguidores, tiene una media mensual de 14.000 menciones y más 6 millones de impresiones orgánicas.

En 2020 se ha añadido una nueva cuenta para la gestión de todas estas cuestiones relacionadas con nuestro nuevo producto de alta velocidad low cost Avlo: @Avlo, que cuenta ya con 5.300 seguidores.

Renfe también dispone de la cuenta @inforenfe, con 46.192 seguidores, cuya función es dar información en tiempo real sobre todo tipo de incidencias en el tráfico ferroviario de larga y media distancia.

Los tres mayores núcleos de Cercanías cuentan además con cuentas propias:

- @CercaniasMadrid, con 114.000 seguidores y un servicio personalizado de Alertas.
- @Rodalies, con 76.000 seguidores, para Rodalies de Catalunya.
- @CercaniasVLC, 10.500 seguidores.

¿Qué son las Alertas de Twitter?

En Renfe se dispone de un sistema pionero de alertas con twitter a través de avisos por mensaje directo para los viajeros de Cercanías de Madrid y Rodalies de Catalunya que permite conocer en tiempo real si existe alguna incidencia en el servicio que te afecte en tus recorridos y horarios habituales.

Para disfrutar de este servicio, solo hay que suscribirse vía mensaje directo a través del enlace que figura en el tuit fijado en el perfil de nuestras cuentas @CercaniasMadrid y @Rodalies. Desde este enlace, se le ofrecerá al cliente diferentes posibilidades de configuración del sistema: elegir las líneas o tramos en los cuales está interesado, los días de la semana y las franjas horarias sobre los que quiere recibir notificaciones y el idioma, castellano o catalán.

La suscripción puede ser modificada o cancelada en cualquier momento, o incluso pausada durante un periodo de tiempo determinado (por ejemplo, durante las vacaciones). Una vez configurada la suscripción, el cliente empezará a recibir por mensaje directo de Twitter y en tiempo real los avisos que afectan a las líneas y franjas horarias definidas.

Facebook

Desde 2011 en nuestro perfil en Facebook damos a conocer las promociones y ofertas, así como aquellos aspectos más curiosos y de interés que no tienen cabida en la comunicación tradicional, como las recomendaciones de escapadas en tren y los mejores trayectos para usar este medio de transporte. Es la red social que más engagement genera entre los usuarios con 117.990 fans en 2020.

Al igual que en Twitter, hemos inaugurado este año un nuevo perfil para interactuar con nuestra comunidad sobre todo lo referente a Avlo. Se llama Avlorenfe y contamos con más de 2.400 fans.

Instagram

Imprescindible para los admiradores del ferrocarril, nuestro perfil en Instagram cuenta con 49.800 seguidores y es el mejor escaparate del tren en España. Además de fotos y vídeos de gran belleza, en nuestros stories retransmitimos eventos relevantes en tiempo real.

También tenemos nuevo perfil para Avlo, con más de 2.200 seguidores.

YouTube

En este canal hemos recopilado los anuncios televisivos históricos del tren, reportajes sobre el funcionamiento de la empresa, entrevistas con trabajadores y directivos de Renfe, vídeos corporativos y novedades de productos y servicios. En el canal de videos YouTube en 2020 Renfe alcanzó la cifra de 13.200 suscriptores y más de 7 millones de visualizaciones.

Este año, Renfe ha puesto en marcha un informativo de periodicidad semanal en su canal oficial de YouTube, que recogerá la información más relevante relacionada con la compañía en los últimos siete días.

De esta forma, la compañía completa el rediseño de su canal de YouTube, incorporando contenidos informativos que se producen y emiten a diario en las redes sociales de Renfe como “La Noticia del Día”, así como un resumen con las informaciones más interesantes de cada semana que será emitido cada viernes.

Se trata de una manera más de que el cliente de Renfe pueda conocer de primera mano todas las noticias que se generan en torno a la compañía, que trabaja día a día para satisfacer a los millones de viajeros que eligen Renfe para sus desplazamientos, apostando por un modelo de movilidad sostenible, de calidad e inclusivo.

LinkedIn

Con 38.000 seguidores en la cuenta profesional de Renfe, donde los usuarios estarán al día de las novedades relativas a formación, empleo y recursos humanos.

Blog

En nuestro blog recurrimos a firmas externas e internas para tratar temáticas muy variadas: destinos, ofertas, consejos, aspectos técnicos, historia... una variedad de contenidos que nos ha valido para ser una de las 150 webs más visitadas de España.

Flickr

Más de mil fotografías de alta calidad de trenes, talleres y estaciones de Renfe para profesionales y uso personal.

Nueva [Renfe.com](https://www.renfe.com)

Renfe ha transformado su página web estrenando un nuevo diseño en la estructura de la información y en la presentación de los contenidos de su página. El rediseño permite personalizar contenidos para cada cliente y multiplica las opciones de implementar campañas comerciales online.

Los cambios, que afectan fundamentalmente a la información de utilidad para los viajeros, tienen como objetivo hacer más sencillos, visuales y accesibles los contenidos, así como, la navegabilidad y la usabilidad de la página con respecto a la versión anterior. Al mismo tiempo, el nuevo diseño ha permitido hacer esta web más intuitiva, sencilla y rápida la consulta de información para los usuarios.

El nuevo diseño web se ha desarrollado en base a tecnología que permite personalizar la información y los servicios en función del perfil de cada usuario y viajero, sus hábitos y sus preferencias, por lo que constituirá una útil herramienta de relación con los clientes. El nuevo diseño es “responsive” y accesible con formatos adaptados para los distintos dispositivos y está especialmente pensada para la navegación a través del móvil.

En la nueva www.renfe.com se ha mejorado la manera en la que se presenta la oferta comercial pensando en las nuevas demandas de nuestros clientes, con una información más clara de todos los servicios que ofrecemos y al mismo tiempo una carta de presentación corporativa renovada, donde la responsabilidad social, la sostenibilidad, la innovación o la internacionalización pasan a ser factores clave de nuestra identidad.

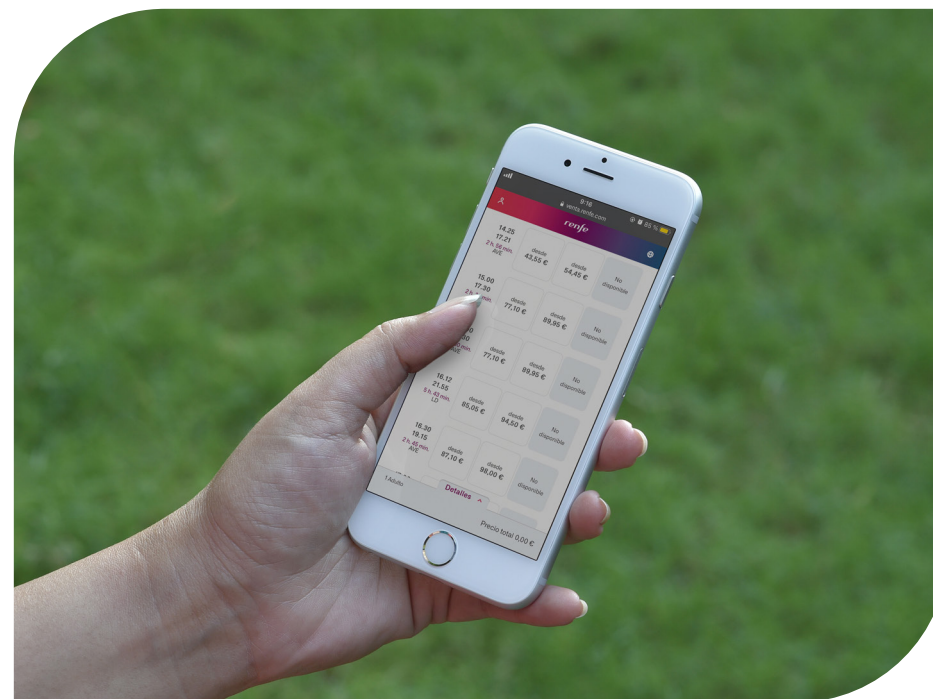
Se ha añadido además un nuevo espacio de noticias digital personalizado por comunidades autónomas y un sistema de avisos mucho más claro en el que comprobar de un solo vistazo cualquier incidencia local, regional o estatal.

Pese a que la reconfiguración web vio la luz en el peor año para la movilidad, algunos indicadores permiten considerar que los cambios dan resultados. El mes del lanzamiento del nuevo entorno web se duplicaron las visitas. Y desde entonces hay dos indicadores en

clara mejoría: la navegación desde dispositivos móviles ha crecido en 10 puntos y la tasa de rebote ha disminuido en más de 5 puntos.

La mejora en SEO que se ha producido ha supuesto una mejora más que notable en el posicionamiento de la compañía. En menos de un año todas las páginas principales de negocio han pasado a ocupar los primeros puestos en la mayor parte de resultados orgánicos, y siempre en los primeros puestos de las páginas de resultados de búsqueda (SERP).

En 2020, los datos de visitas a la página web de Renfe han sido 81.896.414 visitas, la App Renfe Ticket tuvo 11.367.238 visitas, la App Cercanías 8.378.029 visitas y la App horarios 1.341.977 visitas.



Contribución al progreso social

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.

El Grupo Renfe tramita todos sus procedimientos de adjudicación sujetos a la nueva LSE con licitación electrónica, salvo las excepciones permitidas por la propia LSE, lo que implica que todas las notificaciones y comunicaciones con los proveedores se realizan por medios exclusivamente electrónicos.

En la Plataforma de Contratación del Sector Público existe la posibilidad de que los proveedores definan unas alertas para que sean advertidos de las publicaciones que realice el Grupo Renfe que puedan ser de su interés.

Por otro lado, en la web de Renfe hay un acceso al Registro de Proveedores. Este acceso está restringido a los proveedores de referencia de Renfe y 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. En el Portal de Proveedores existe un buzón de correo para que los proveedores realicen consultas referentes al Portal.

Presencia activa de Renfe en Ferias y Congresos

Las Ferias profesionales, así como sus vertientes de congresos, seminarios, exposiciones, etc. son un escaparate donde no solamente tener presencia, también trasladar unos mensajes previamente definidos en función del público asistente y los intereses comerciales y de comunicación y marketing para Renfe. Una feria permite además aumentar las oportunidades de negocio, incrementar los contactos comerciales y sectoriales, así como generar a veces impactos comunicativos.

Por este motivo, Renfe apuesta por las ferias como una labor de Relaciones Externas y para comunicarse con sus grupos de interés (proveedores, clientes, público en general, público especializado profesional, público institucional, medios de comunicación, etc.), mediante una presencia activa en los más destacados foros, congresos, ferias o eventos, especialmente vinculados al sector turismo, aunque ampliándolo cada año a eventos más específicos, como los de innovación, nuevas tecnologías, emprendimiento, formación, sostenibilidad, etc.

La pandemia del coronavirus ha paralizado el sector de las ferias, congresos y exposiciones en 2020, tanto a nivel nacional como internacional, provocando una profunda crisis en esta industria. Este sector, con enorme esfuerzo, ha conseguido mantener una serie de citas profesionales transformándolas en eventos virtuales. Como consecuencia de esta situación, Renfe ha participado en algunas de ellas y mantenido su presencia activa en algunas citas. No obstante, y previa a la situación de cierre generado por el coronavirus, también mantuvo su participación en tres grandes eventos de formato presencial: FITUR, WUF10 y AULA.

La principal actuación en este sentido es, como todos los años, FITUR, considerada como el punto de encuentro global para los profesionales del turismo y la feria líder para los mercados receptivos y emisores de Iberoamérica. En esta edición, FITUR batió récord de participación con 11.040 empresas de 165 países /regiones, 150.089 profesionales y 111.089 visitantes de público general.

Renfe participó en el Foro Mundial Urbano 2020 (en inglés World Urban Forum, WUF10), iniciativa de Naciones Unidas dentro del “Programa para los Asentamientos Humanos” (ONU HABITAT), que tuvo lugar en Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) del 8 al 13 de febrero. Renfe compartió un stand institucional del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) junto con Adif, Aena, Ineco y Puertos del Estado.

El WUF10 se planteó como una oportunidad para que el Gobierno de España, a través del MITMA, presentara sus avances y la calidad en la innovación dentro de sus respectivos

ámbitos de actuación relacionados con la movilidad, las infraestructuras, las ciudades inteligentes y demás áreas vinculadas al desarrollo territorial y urbano sostenible.

Por último, Renfe participó en la feria AULA (Salón Internacional del Estudiante y de la Oferta Educativa) con un stand individual con el objetivo de captar a estudiantes para futuras promociones del curso de maquinistas de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones de Renfe, así como dar visibilidad al ciclo de formación profesional de material rodante, Formación de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario y a las salidas profesionales de ambos estudios para dar cobertura a las necesidades del mercado laboral.

Eventos virtuales, adaptación a la pandemia 2020

En cuanto a eventos celebrados en formato virtual, adaptándose a la situación empresarial de los eventos en 2020, Renfe ha participado en BNEW (Barcelona New Economy Week) y RAIL LIVE. Su participación se ha ampliado además a numerosos pequeños actos virtuales que se han desarrollado a nivel profesional como sustitutivo de las citas presenciales.

BNEW es un evento “B2B híbrido” (presencial y online) sobre nueva economía que conecta los sectores y actividades logísticas, inmobiliarias, industria digital, comercio electrónico y zonas económicas, en el que participaron profesionales, empresas, instituciones y colectivos conectados a la plataforma tecnológica BNEW desde cualquier parte del mundo. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana estuvo representado en el foro por Adif, Puertos del Estado, Sepes y Renfe, parte de cuya actividad y líneas de negocio tienen relación directa con varios de los sectores de actividad del evento.

El objetivo de esta participación ha sido el afianzar la marca de grupo MITMA en el evento e impulsar el motor de cambio en el ámbito de la logística, las infraestructuras y la vivienda, para dar respuesta a los retos de movilidad y transporte del siglo XXI.

Ecosistema de Innovación

En 2020, el primer evento del año en el que Renfe participó, organizando una mesa debate fue en el 9º Foro Europeo para la Ciencia, Tecnología e Innovación, Transfiere, celebrado en Málaga. Foro que fue escenario de múltiples conferencias, paneles temáticos, debate y networking, dando así la oportunidad a universidades, centros tecnológicos, emprendedores y grandes empresas a mostrar sus trabajos, retos y avances en proyectos de I+D+i. Un entorno donde, por medio de la transferencia de conocimiento, se acorta el tiempo al mercado de la innovación.

Renfe participó en la séptima edición del programa de innovación Imagine Express, que consiste en una competición para promover el talento joven e innovador que se lleva a cabo durante un viaje en tren de alta velocidad entre Barcelona y París.

Otro evento en el que Renfe estuvo representada por medio de las startups seleccionadas en la 1ª y 2ª edición de TrenLab fue Tech Spirit Barcelona, iniciativa surgida de manera espontánea tras la cancelación del 4YFN y Mobile World Congress. Compartieron cómo están reinventando el mundo de la movilidad junto a Renfe, y explicaron en qué consisten cada uno de sus proyectos.

Renfe de nuevo participó en el evento internacional de startups y emprendimiento tecnológico Startup OLÉ. En esta ocasión Renfe participó en mesas redondas, como en la que se encontraban los responsables de innovación de 3 grandes empresas españolas, Aena, Iberia y Renfe, para analizar el futuro de la movilidad y cómo usar a las startups para anticiparse a él.

Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, Renfe se inscribió en el Urban Mobility Challenge, una competición entre empresas y su comunidad de empleados que compiten por conseguir el mayor número de kilómetros sostenibles. En esta edición, Renfe se erigió como la compañía más sostenible al conseguir el mayor ahorro de emisiones de CO₂ a la atmósfera y también ha sido la empresa que más distancia ha recorrido de forma sostenible.

También estuvo presente en la última edición del South Summit en Madrid, con su programa de innovación TrenLab, formando parte de los jurados, ponencias y del espacio de encuentro virtual.

Por último, Renfe participó como entidad colaboradora en RAIL LIVE, el evento que reúne a las mayores empresas ferroviarias y líderes expertos de todo el mundo con el objetivo de presentar y debatir las últimas novedades en tecnología, así como soluciones en el sector.

RAIL LIVE se ha convertido en uno de los foros de debate más importantes para conocer el futuro del ferrocarril y hablar de tendencias, retos, innovaciones y transformación digital. Temas todos ellos de especial relevancia en un momento de cambio donde medios como el tren son la pieza clave para una movilidad sostenible que responda a las nuevas necesidades de la sociedad. En esta edición, el evento tuvo que desarrollarse en una modalidad 100% virtual.

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.
- Club Excelencia en Gestión Vía Innovación.
- Red Española del Pacto Mundial.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Grupo Español de Crecimiento Verde.
- Asociación Española de la Calidad.
- Instituto de Oficiales de Cumplimiento, Grupo de trabajo del Sector Público.
- 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 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).

Grupo de Acción de Responsabilidad Social en Empresas Públicas

Este Grupo es una plataforma colaborativa empresarial que tiene como objetivo, fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en materia de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) sobre aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno. 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 Corporativa, todo ello dentro del nuevo paradigma de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y de la Agenda 2030.

Este grupo está coordinado por Forética, organización de referencia en el fomento de la RSE en España. Además de Renfe pertenecen a este Grupo, Adif, Aena, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, CESCE, Corporación Empresarial Pública de Aragón, Correos, Emasesa, ENAIRE, Enresa, Extremadura Avante, Grupo ENUSA, Grupo Tragsa, ICEX España Exportación e Inversiones, ICO, INCIBE, INECO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, Renfe, RTVE y Valenciaport. Además, COFIDES y la Red Nacional Sanitaria de Responsabilidad Social, a través de la participación del Hospital Clínico San Carlos, el Hospital General Universitario Reina Sofía, el Hospital de Guadarrama, el Hospital Universitario del Tajo, el Hospital Príncipe de Asturias y el Hospital Miguel Servet, en calidad de miembros observadores.

Renfe y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó, por unanimidad de los 193 estados participantes, entre ellos España, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: un plan de acción en favor de las personas, el planeta, la prosperidad y la paz universal, un plan que cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas concretas a desarrollar con horizonte 2030. Las empresas están llamadas a jugar un papel central en esta hoja de ruta que constituye al mismo tiempo una responsabilidad y

una oportunidad sin precedentes para alinear los objetivos de negocio con los de la equidad y la sostenibilidad.

Desde entonces, en Renfe, como empresa pública y responsable que es, ha trabajado para alinear la gestión corporativa con los ODS incorporándolos en nuestra estrategia de responsabilidad social empresarial, encontrando nuevas oportunidades de negocio, mejoras en la relación con distintos grupos de interés y promoción de la innovación.

En este sentido, hemos identificado una serie de proyectos que contribuyen a las 169 metas establecidas en la Agenda 2030 y hemos establecido una serie de compromisos y buenas prácticas alineadas con nuestra estrategia; entre estos destacan nuestro servicio Atendo, la apuesta de Renfe contra el cambio climático, la reducción de las emisiones y del consumo de agua, el mantenimiento de nuestros servicios de transporte durante la pandemia de la COVID-19 y las acciones de colaboración con ONGs y entidades sin ánimo de lucro, entre otras.

Cuando faltan diez años para cumplir con la Agenda 2030 y sus 17 ODS, el Secretario General de las Naciones Unidas, Antonio Guterres, ha hecho un llamamiento a todos los sectores de la sociedad para que se movilicen en esta “Década de acción” que exige acelerar las soluciones sostenibles dirigidas a los principales desafíos del mundo. Las empresas tenemos un papel muy importante que desempeñar en este propósito.

Con motivo del 5º aniversario de la aprobación de la Agenda 2030 con sus 17 ODS, Renfe se unió a la campaña de la Red Española del Pacto Mundial #apoyamoslosODS para contribuir a la difusión de estos. El objetivo es actuar como altavoz desde nuestro propio compromiso con los ODS y conseguir un efecto multiplicador para que se conozcan y se trabajen. En este sentido, durante 2020, Renfe ha lanzado una campaña de sensibilización y concienciación entre sus empleados sobre los 17 ODS donde se informa a los empleados sobre cuál es la contribución de Renfe a cada ODS y qué pueden hacer cada uno de los empleados para cumplirlos.

Renfe y mujer

Exposición sobre el papel de la Mujer en el Ferrocarril

Renfe ha expuesto en el vestíbulo de la estación de Madrid Atocha Cercanías una exposición fotográfica con instantáneas de mujeres trabajadoras del ferrocarril a través de toda su historia. Esta retrospectiva arrancó con motivo del Día Internacional de la Mujer, y está relacionada con el compromiso de Renfe con la igualdad y la presencia de las mujeres que, históricamente, han sido discriminadas en el ferrocarril. Las fotografías que conforman la muestra proceden de los fondos documentales de Renfe y del archivo histórico ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Secretarias, guardagujas, limpiadoras, informadoras, vendedoras de billetes, etc. Eran los trabajos que realizaban las mujeres desde los inicios del ferrocarril y los que se han mantenido a lo largo de décadas. Esos oficios están representados en esta exposición con la que se pretende rendir homenaje a un colectivo históricamente discriminado.

Fue ya a mediados del siglo XX cuando las mujeres llegaron a formar parte del personal administrativo, aunque a las “señoritas” contratadas en trabajos auxiliares de administración, se las excluía automáticamente en la promoción de la escala administrativa y, en el caso de que contrajeran matrimonio, se las separaba del servicio por la prescripción de “excedencias forzosas por matrimonio”. Casi en las postrimerías del siglo se incorporaron las primeras mujeres a oficios “tan” masculinos como factor de circulación o maquinista.

Atocha Cercanías - 8 de marzo

Además, en la estación de Atocha Cercanías, y como ya hiciera el año pasado Renfe en la estación de Nuevos Ministerios, la compañía quiere hacer visible su implicación con la igualdad modificando su nombre.

Así, desde el día 7 de marzo y durante todo el mes de marzo se denominó “Atocha Cercanías - 8 de marzo”.

Carrera de la Mujer

Renfe ha sido el Transporte Oficial de la Carrera de la Mujer 2020. Esta carrera se celebró, de forma virtual debido a la pandemia por la COVID-19, en ocho ciudades españolas: Valencia, Madrid, Vitoria, Gijón, A Coruña, Sevilla, Zaragoza y Barcelona.

Además, según el acuerdo de colaboración en la carrera, Renfe colaboró en la difusión del evento tanto en las estaciones de Cercanías y Media Distancia de todo el territorio nacional (cartelería digital), como en el interior de los trenes, con la proyección de un video promocional en las pantallas de los trenes.

Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer

El 25 de noviembre, Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, la compañía realizó un manifiesto conjunto del Comité General de Empresa y la Dirección del Grupo Renfe contra la violencia sobre las mujeres.

La violencia de género constituye una flagrante transgresión de los principios consagrados en la Declaración Universal de Derechos Humanos. Es una pandemia que afecta a todos los países, incluso a aquellos que han logrado importantes progresos en otras áreas. Los datos mundiales que publican las Naciones Unidas al respecto son alarmantes.

Tal como expresa la ONU, “la violencia contra las mujeres y las niñas, arraigada en unas relaciones de poder desiguales entre mujeres y hombres, persiste como una crisis silenciosa y endémica”. Este año, además, la situación se ha visto agravada por la COVID-19, que está teniendo una mayor incidencia negativa en las mujeres y de forma exponencial, en las mujeres víctimas de violencia de género.

En España, han sido asesinadas 1.071 mujeres desde 2003, y desde 2013, 297 niñas y niños han quedado huérfanos.

Valor Mujer

Renfe alcanzó un acuerdo de colaboración con las federaciones de Rugby, Fútbol, Baloncesto y Balonmano para participar en los programas de formación de árbitras con los que cuentan las citadas federaciones que, con sus ligas correspondientes, suman más de 330.000 mujeres con licencia federativa.

Con este acuerdo, Renfe quiere contribuir a potenciar la presencia de mujeres en el deporte y en estas actividades en particular, en tanto que la sociedad, de la que Renfe es parte, está implicada en el reto de generar políticas igualitarias que reconozcan los progresos de las mujeres deportistas, sus esfuerzos para seguir practicando deporte y para dotar de mayor visibilidad a las competiciones en las que participan.

Este acuerdo estuvo vigente hasta junio de 2020.

Mujeres viajeras

Renfe ha impulsado diversas iniciativas dedicadas a la Mujer Viajera, en el marco del proyecto Mujeres y Viajeras que ha sido ideado para dar relevancia al vínculo de la compañía con las mujeres, tanto a sus trabajadoras como a sus clientas actuales y a sus potenciales usuarias.

Con este proyecto, que será uno de los ejes centrales de las actividades a llevar a cabo a lo largo de 2021 coincidiendo con el 80 aniversario de la compañía, Renfe pretende captar 100.000 nuevas clientas fidelizadas y destacar el reconocimiento de la compañía hacia el papel esencial que el colectivo femenino desarrolla en la sociedad.

Para ello, se van a desarrollar distintas acciones comerciales como el diseño de una Tarjeta de Fidelización especial, con regalo de puntos, a nuevas clientas del Programa +Renfe; el lanzamiento de un nuevo producto, la "Tarifa 4 o + Mujeres Viajeras"; la comercialización de nuevos paquetes de tren más ocio/estancia para el colectivo femenino; o la inclusión en el programa de fidelización de la iniciativa "Trae una amiga" para incrementar el número de clientas fidelizadas.



Acción social

Colaboración 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 2020, Renfe ha invertido más de 3,23 millones de euros en diferentes expedientes adjudicados a CEE.

Colaboración con la Organización Nacional de Trasplantes

Renfe colabora con la Organización Nacional de Trasplantes (ONT) en el traslado de órganos en trenes Ave y Larga Distancia, dentro del programa de trasplante renal cruzado. En 2020, a pesar de la difícil situación epidemiológica y sanitaria vivida por la COVID-19, se realizaron 19 trasplantes renales cruzados, de los cuales 18 se hicieron en España y uno de ellos con Portugal.

De esta manera, Renfe refuerza su papel como un aliado de la ONT en el transporte de los órganos de manera desinteresada en sus trenes, con total seguridad y puntualidad, para que los equipos de trasplante los reciban en las mejores condiciones y en el periodo de tiempo más corto posible. Cada vez que haya un trasplante cruzado, Renfe movilizará diferentes departamentos: Call Center, Centro de Gestión de las Operaciones (CGO), Servicio Atendo, Centros de Servicio, etc. para asegurarse de que la operativa se realiza conforme al procedimiento establecido.

Desde la firma del primer acuerdo en 2015, la ONT ha podido movilizar con Renfe cinco riñones en tres operativos distintos. Todos ellos se trasladaron en Ave y fueron trasplantados con éxito.

Concienciación y sensibilización a Clientes

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

La audiencia potencial de los videos emitidos en nuestros trenes para este tipo de campañas ronda los 2,5 millones de viajeros.

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

- Plena Inclusión, #ElFuturoescontigo.
- Fundación Reina Sofía, Operación frío.
- Confederación de Familias de Personas Sordas (FIAPAS), "Que lo escuche todo el mundo".
- Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL), "La gran recogida de alimentos 2020".
- Federación Española de Fibrosis Quística, "Sensibilización sobre la Fibrosis Quística".

Acciones con Empleados

Fundación Española del Corazón

Renfe colabora con la Fundación Española del Corazón con el objetivo de concienciar y sensibilizar a sus empleados sobre las enfermedades cardiovasculares y su prevención, fomentando hábitos de vida saludable en la sociedad.

Durante 2020, y con el fin de prevenir los posibles efectos negativos de la COVID-19 en los empleados del Grupo Renfe, la Fundación ha publicado diversas recomendaciones centradas en esta materia: el teletrabajo y la prevención del estrés, el tabaquismo en tiempo de pandemia o la actividad física y el coronavirus, entre otras.

Carrera por los huérfanos de la violencia de género

Renfe ha colaborado mediante la participación de sus empleados en la Carrera por los huérfanos de la violencia de género que se celebró en Madrid. La compañía ha realizado una campaña entre sus trabajadores animándolos a participar mediante el sorteo de dorsales entre estos.

El objetivo de la Carrera de los huérfanos de la violencia de género es concienciar a la sociedad sobre esta lacra que tantas víctimas deja y recaudar fondos para las Becas Fiscal Soledad Cazorla Prieto. Estas becas surgen del compromiso de la familia de Soledad Cazorla Prieto, primera mujer Fiscal de Sala contra la Violencia sobre la Mujer, y de la Fundación Mujeres, con la protección y apoyo a los niños y niñas huérfanas como consecuencia de asesinatos de violencia de género.

Las becas están destinadas a intentar reparar, al menos en parte, el daño que han sufrido estos niños y niñas, a través de unas ayudas económicas destinadas a facilitar el desarrollo de estudios universitarios o el acceso a servicios de refuerzo educativo y/o psicológico que puedan necesitar los huérfanos y las huérfanas en edad escolar.

Comprometidos contra la violencia de género

La Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género, a la que Renfe está adherida tiene como objetivo sensibilizar a la sociedad frente a la violencia de género, así como promover la inserción de las víctimas.

Renfe está comprometida en la comunicación a empleados y clientes de las campañas contra violencia de género que se hagan desde el Ministerio de Igualdad.

Renfe quiere mostrar su compromiso con esta causa y con el logro de una sociedad en igualdad entre hombres y mujeres, respetuosa con los derechos fundamentales y libres de cualquier tipo de violencia ejercida contra la mujer.

La violencia contra las mujeres sigue siendo un obstáculo para alcanzar igualdad, desarrollo, paz, al igual que el respeto de los derechos humanos de mujeres y niñas. Además, el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de no dejar que nadie se quede atrás, no podrá cumplirse si no se logra poner fin a la violencia contra mujeres y niñas.

En 2020 se cumplen 20 años desde la designación de esta fecha por la ONU. El Comité General de Empresa y la Dirección del Grupo Renfe, mostró su denuncia y repulsa más enérgica, unánime y absoluta frente a todos los actos de violencia machista, para visibilizar la necesidad de erradicar esta lacra social, mostrando su apoyo a todas las personas que directa o indirectamente sufren esta violencia, su reconocimiento a las personas que trabajan con las víctimas y también quieren reafirmar su compromiso en la lucha contra la violencia de género entre las trabajadoras y trabajadores del Grupo Renfe.

Colaboración con Fundaciones, Organizaciones y Asociaciones

Save The Children

Save The Children es una fundación sin ánimo de lucro que tiene como objetivo y fin fundacional la promoción y defensa de los derechos de la infancia en el marco de la Convención sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989 y de los Instrumentos internacionales que pudieran desarrollarla y complementarla.

Renfe firmó un convenio de colaboración con esta organización para ser Transporte Oficial y colaborar con ellos en los actos de celebración de su centenario como fundación.

WWF España

Esta organización forma parte de la red de WWF, la mayor organización internacional independiente dedicada a la defensa de la naturaleza y el medio ambiente. Su misión es conservar la naturaleza, sus hábitats y especies, y luchar contra las amenazas sobre la vida en la Tierra.

Renfe firmó un acuerdo de colaboración por el que se compromete a dar visibilidad a WWF a través de la difusión de sus campañas en los diferentes soportes y espacios de comunicación con las que cuenta la compañía. En este sentido, Renfe ha participado en la campaña “La Hora del Planeta”, 28 de marzo, con el objetivo de seguir sensibilización y concienciando a la sociedad sobre la importancia de la conservación ambiental y protección del medio natural.

La Hora del Planeta une a ciudadanos, empresas, ayuntamientos e instituciones para luchar contra el cambio climático y la pérdida de biodiversidad. Dependemos de la naturaleza para vivir, es el sistema de soporte vital del planeta y nos brinda todo lo que necesitamos, desde el aire que respiramos hasta el agua que bebemos y los alimentos que comemos. Y también es la mejor aliada para frenar los impactos del cambio climático.

La Gran Recogida de Alimentos – FESBAL

Renfe colaboró un año más con la Federación Española de Bancos de Alimentos en su proyecto “La gran recogida de alimentos”, que tuvo lugar en toda España.

Este año, debido a la pandemia de la COVID-19, la campaña tuvo un nuevo formato. Por motivos de seguridad, no se realizaron recogidas de alimentos físicas, por lo que se recurrió a donaciones económicas, para la compra directa de alimentos en las cajas de los centros sin poner en riesgo a donantes y voluntarios, y también de forma online, para recoger fondos con los que comprar los alimentos para las personas que lo necesitan.

Los 54 Bancos de Alimentos repartidos por toda la geografía española animaron a la participación de todos y a superar las cifras del año anterior. En 2020, se han conseguido recaudar más de 31 millones de kilos de comida en 11.000 puntos de recogida que van a permitir ayudar a 1,8 millones de beneficiarios.

Fundación Reina Sofía – “Operación frío”

Renfe colaboró con la Fundación Reina Sofía y la Federación Española de Bancos de Alimentos en la campaña “Operación frío”.

Esta iniciativa tiene como objetivo recaudar fondos para la compra de equipos de frío para que los bancos de alimentos que, aún no disponen de ellos, puedan almacenar y distribuir alimentos frescos, en óptimas condiciones, entre aquellas personas que más lo necesitan.

Renfe participa mediante la difusión de la campaña “Operación frío” en todos los trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia con el objetivo de concienciar a nuestros clientes y empleados sobre la importancia de su contribución a la compra de equipos de frío para los bancos de alimentos y de facilitar productos frescos.

Otras colaboraciones

— Acción contra el Hambre. Renfe colaboró como Transporte Oficial del concierto benéfico “Lucha de Gigantes” celebrado en Madrid. El objetivo de este concierto era recaudar fondos para acabar con el hambre en el mundo a través de un elemento clave como es el agua.

— Fundación Lucha Contra el Sida. Esta Fundación es una entidad sin ánimo de lucro que se dedica a la asistencia, la investigación y la docencia en el campo del VIH/Sida. Cada año organiza y celebra la Gala People in Red. Una cena benéfica para recaudar fondos y poder seguir investigando contra el Sida. Renfe colabora como Transporte Oficial de esta gala.

— Reporteros sin Fronteras. Es una organización no gubernamental internacional cuyo objetivo es defender la libertad de prensa en el mundo y a los periodistas perseguidos por su labor profesional. Renfe colabora en los traslados que para sus eventos necesita esta organización en España.

Comité Paralímpico Español – Plan ADOP

Renfe es patrocinadora, desde 2008, del Plan Apoyo al Deporte Objetivo Paralímpico (ADOP) del Comité Paralímpico Español. El Comité Paralímpico Español es el órgano de unión y coordinación de todo el deporte de alta competición para personas con discapacidad, en estrecha colaboración con el Consejo Superior de Deportes.

El Plan Apoyo al Deporte Objetivo Paralímpico (ADOP) es una iniciativa del Comité Paralímpico Español, el Consejo Superior de Deportes y el Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 que tiene como fin proporcionar a los deportistas paralímpicos españoles las mejores condiciones posibles para poder llevar a cabo su preparación y afrontar así con garantía de éxito la participación del Equipo Español en los Juegos Paralímpicos.

El Plan ADOP incluye un Programa de Becas en el que se prevén ayudas económicas para que los atletas puedan dedicarse al deporte como actividad principal, así como un Programa

de Servicios, que contempla un sistema integral de apoyo al entrenamiento, en el que se encuentran la preparación en centros de alto rendimiento o el servicio médico, entre otras.

Tokio 2020

El 7 de septiembre de 2013, la 125ª Asamblea General del Comité Olímpico Internacional (COI) designó a Tokio como sede de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos, que regresarán a la capital nipona 56 años después. En aquella ocasión compitieron en nueve deportes 378 atletas con discapacidad, provenientes de 21 países.

Como consecuencia de la crisis sanitaria global provocada por la COVID-19, el COI y el Gobierno de Japón se vieron obligados a aplazar los Juegos Olímpicos y Paralímpicos un año. De esta forma, la cita paralímpica de 2020 se celebrará entre el 24 de agosto y el 5 de septiembre de 2021 y está previsto que reúna a 4.400 deportistas con discapacidad física, intelectual, visual o parálisis cerebral, llegados al menos de 160 países.

Clientes Solidarios

Renfe ha renovado en 2020 los acuerdos de colaboración que mantiene con diferentes ONGs, entre las que se encuentran Aldeas Infantiles, Federación de Padres de Niños con Cáncer y Nuevo Futuro.

Con esta renovación, Renfe manifiesta su compromiso con 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 +Renfe.

DONACIONES DE LOS CLIENTES DE LA TARJETA

+RENFE A ONG's (IMPORTES EN €)

	2020	2019
Aldeas Infantiles	6.775	4.410
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer	17.461	8.778
Nuevo Futuro	2.670	1.177
Total	26.907	14.365

Desperdicio alimentario en los trenes

Renfe tiene como objetivo reducir al mínimo el desperdicio alimentario de los servicios de restauración a bordo de los trenes. Por este motivo, se implantó un nuevo formato denominado “Box” para los aperitivos y meriendas, con el que invitamos a los viajeros a llevárselo a su casa o a la oficina para consumirlo más tarde, si no la quiere consumir en el momento.

Asimismo, el proveedor de servicios a bordo, 5 minutos antes de la salida del tren, hace una consulta al sistema de ventas con el objetivo de ajustar el número de bandejas a la ocupación real del tren. En este sentido y con el objetivo de reducir el desperdicio alimentario se aplica un sistema de gestión de caducidad de bandeja, con un sencillo código de colores que permite reutilizar las bandejas que se cargaron a bordo de los trenes y no fueron consumidas. Siempre y cuando no se rompa la cadena de frío, que tienen una vigencia de 3 días.

La actual situación de alerta sanitaria, desde el mes de marzo, no ha permitido seguir ofreciendo restauración a bordo de los trenes.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

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.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entidad que tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico del ferrocarril, promueve el conocimiento y la utilización del ferrocarril mediante todo tipo de actuaciones: culturales, de investigación y formación, de divulgación

científica y sectorial, de recuperación y conservación del patrimonio ferroviario, y de edición y difusión de publicaciones y libros especializados.

Para el cumplimiento de sus fines la Fundación mantiene los museos del ferrocarril de Madrid y de Cataluña, la Biblioteca Ferroviaria y el Centro de Documentación, así como el Archivo Histórico Ferroviario; articula y dinamiza todas las iniciativas vinculadas con la puesta en valor del patrimonio histórico ferroviario; edita Vía Libre, la revista de referencia del ferrocarril en España, así como otras publicaciones del ámbito ferroviario; promueve las Vías Verdes, como aprovechamiento cultural, turístico y para el ocio de antiguos trazados ferroviarios en desuso reutilizados como itinerarios cicloturistas y senderistas; organiza y gestiona el concurso fotográfico “Caminos de Hierro” y los Premios del Tren “Antonio Machado” de Poesía y Cuento; realiza proyectos de investigación científica y tecnológica, en coordinación con los principales centros de investigación privados y públicos del país; y, por último, imparte formación especializada en transporte terrestre, en particular ferroviario, a través de su Centro de Formación.

Museo del Ferrocarril de Madrid y Museo del Ferrocarril de Cataluña

La Fundación es responsable del mantenimiento y exposición pública de los fondos museísticos del ferrocarril en sus dos museos y conserva y enriquece los fondos del Archivo Histórico Ferroviario y de la Biblioteca y Hemeroteca ferroviarias, facilitando el acceso del público a estos fondos y promoviendo la investigación histórica sobre el ferrocarril. Los museos se sitúan en equipamientos patrimoniales de relevancia, como son la histórica estación de Delicias, inaugurada en 1880, y el antiguo depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú, cuya edificación más antigua se remonta a 1881.

Ambas instituciones se encargan de conservar, restaurar y rehabilitar las piezas de la colección patrimonial de la Fundación y de enriquecer sus fondos mediante ingresos de material y donaciones, promoviendo su exposición pública. Organizan exposiciones

temporales, también virtuales, y participan con el préstamo de piezas en exposiciones creadas por otras instituciones.

Los museos ofrecen actividades para el público a lo largo de todo el año al igual que un programa educativo que tiene como objetivo principal impulsar el conocimiento y el acercamiento al mundo del tren de las nuevas generaciones, y convertirse en un recurso actualizado para la comunidad escolar. Sus actividades didácticas se renuevan constantemente y fomentan el vínculo entre el patrimonio ferroviario y la sociedad.

Investigación y Formación

En este ámbito se desarrolla investigación propia, articulada sobre cuatro grupos especializados de Estudios del Ferrocarril (energía y emisiones, economía y explotación, geografía y tráficos ferroviarios y sociología del transporte), con una larga trayectoria, reconocido prestigio y calidad científica. A esto se suma el apoyo al sector ferroviario en materia de investigación, a través del desarrollo de la función de Secretaría de la Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española (PTFE) y la Unidad de Innovación Internacional (UII), que incentivan la participación de agentes de I+D+i en programas nacionales y europeos y mejoran su competitividad, liderazgo e internacionalización.

Asimismo, la Fundación pilota el proyecto “Observatorio del Ferrocarril en España”, que se desarrolla al amparo y con la financiación del MITMA, y constituye un instrumento de referencia para el conocimiento y evaluación de los procesos de mejora en el sector. También en coordinación con el Ministerio y desde la Secretaría de la PTFE se emprenden otras actuaciones en las que participan los principales actores del sector. Un ejemplo de ello es la Semana del Transporte Ferroviario organizada en 2020.

En el campo de la formación, la Fundación contribuye a la transmisión del conocimiento del transporte mediante el desarrollo de acciones formativas que pueden ser presenciales, telepresenciales y online. Cuenta con instalaciones, medios técnicos y humanos para gestionar cualquier modalidad de formación, adaptando las metodologías a las necesidades

de los profesionales del transporte. Con más de 30 años de experiencia en este campo, el Centro de Formación es un centro de referencia nacional e internacional en la formación especializada en el transporte ferroviario.

Concurso y exposición fotográfica “Caminos de Hierro”

Creado en 1986 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para fomentar y promocionar las actividades artísticas fotográficas en el entorno del ferrocarril, es uno de los concursos más prestigiosos, a nivel nacional e internacional, muy valorado por los profesionales y aficionados al mundo de la fotografía, con un constante incremento en la participación. El prestigio adquirido por “Caminos de Hierro” supuso para la Fundación la obtención en 1997 del Premio Nacional de Fotografía, en la categoría de mecenas, otorgado por la Confederación Española de Fotografía.

Desde su primera edición, han participado en este certamen cerca de 35.000 fotógrafos, con más de 78.000 fotografías en total, provenientes no sólo de España y otros países europeos, sino también de África, América y Asia. “Caminos de Hierro” apoya las nuevas tendencias fotográficas y apuesta por la participación de fotógrafos jóvenes, a través del Premio Autor Joven, creado en 1995.

Con las obras premiadas y seleccionadas en cada edición se organiza una exposición itinerante que, tras su presentación en la sede de la Fundación, realiza un recorrido por diferentes estaciones.

Premios del Tren “Antonio Machado” de Poesía y Cuento

Siguen la larga trayectoria marcada por el Premio de Narraciones Breves “Antonio Machado”, instituido por Renfe en 1977 y organizado desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En 2002, por acuerdo del Patronato de la Fundación, después de 25 años del Premio de Narraciones Breves, se convocó la primera edición de los Premios del

Tren “Antonio Machado” de Poesía y Cuento, que están abiertos a todos los escritores que presenten trabajos literarios de corta extensión en los que aparezca el ferrocarril.

Actualmente este certamen se ha consolidado como uno de los más importantes a nivel nacional por su dotación económica y su gran implantación en el panorama literario español. En sus 39 ediciones se han presentado al concurso alrededor de 40.000 escritores. La Fundación publica un volumen con las obras ganadoras y finalistas de cada edición.

Vías Verdes

El ferrocarril, el medio de transporte más ecológico, proporciona nuevas fórmulas de ocio a través de los trazados ferroviarios que quedan fuera de servicio. En 1993 había en España más de 7.600 kilómetros de líneas en desuso, un patrimonio de gran valor histórico y cultural, y con un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines ecoturísticos. Estos antiguos trazados ferroviarios se han ido rescatando de la desaparición total a través del Programa Vías Verdes coordinado por la Fundación, siendo reconvertidos en itinerarios cicloturistas y senderistas. En la actualidad son más de 3.100 los kilómetros acondicionados, accesibles para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, y de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes.

Trenes históricos y patrimonio ferroviario

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en su actividad para conservar el material histórico ferroviario, tiene bajo su custodia varios coches históricos. Desde su creación organiza anualmente el Tren de la Fresa, tren turístico operado por Renfe y subvencionado por la Comunidad de Madrid, en cuya formación se incluyen cuatro coches “Costa” de los años veinte del siglo pasado, con los que también compone cada año el Tren de Navidad.



En 2020 se ha firmado un acuerdo con Renfe para la restauración de las cajas de madera de los “Costa”, garantizando así su plena operatividad.

Para la realización del Tren de la Fresa, el Tren de Navidad y circulaciones especiales como trenes chárteres, la Fundación cuenta también con cinco coches Pullman de la serie 12000, coches restaurante de lujo de la misma época que los “Costa”, que pueden convertirse, además, en un escenario privilegiado para rodajes y eventos.

En los últimos años Renfe ha entregado a la Fundación una amplia variedad de vehículos para su puesta en valor en diversos puntos de la geografía española. En su labor de gestión y conservación del patrimonio histórico ferroviario, la Fundación gestiona el funcionamiento de la Comisión de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico-Cultural Ferroviario (PHCF), órgano en el que participa Renfe, además de Adif, la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril y la propia Fundación.

Archivo Histórico Ferroviario y Biblioteca Ferroviaria

Son dos importantes centros de referencia para la investigación y el estudio de los ferrocarriles. El Archivo Histórico Ferroviario conserva principalmente los fondos documentales de las antiguas compañías ferroviarias privadas españolas creadas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, además de fondos contemporáneos y colecciones privadas. Asimismo, se integra en él una importante Fototeca con más de 400.000 unidades. Por su parte la Biblioteca y Hemeroteca Ferroviaria, reúne una colección bibliográfica formada por más de 37.000 títulos de monografías y folletos, y por los 3.000 títulos de publicaciones seriadas, de las cuales cerca de 200 títulos de revistas se reciben periódicamente. Además de las colecciones especiales de cartografía, folletos, carteles, audiovisuales, memorias de empresas o ephemera.

Revista Vía Libre

Es la revista sectorial de referencia para el sector. Se trata de un medio de comunicación especializado y divulgativo, dirigido al conjunto del sector ferroviario. Se sitúa entre las diez revistas más prestigiosas e influyentes del mundo en el ámbito del ferrocarril y está orientada a prestigiar y divulgar todos los aspectos relacionados con este modo de transporte.

Vía Libre cuenta con una edición impresa y online, y publica el *Anuario del Ferrocarril*, una edición bilingüe que resume la actividad del año en el sector ferroviario español y recoge en sus páginas un resumen del Informe del Observatorio del Ferrocarril.

Desarrolla encuentros de comunicadores ferroviarios, que reúnen en torno a un acontecimiento ferroviario o un tema monográfico a los responsables de comunicación de operadoras de ferrocarril y transporte urbano, y de gestores de infraestructuras ferroviarias. Asimismo, presta asesoramiento y apoyo a empresas del sector, con la organización de jornadas, elaboración de dossiers y separatas, y publicación de libros.

APORTACIÓN A LA FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Contribución global

2020 2019
(MILES DE EUROS)

1.736 1.560

Proyectos culturales y educativos de Renfe

Concurso fotográfico “Acercando el objetivo”

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

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

XIV Certamen de Relatos Breves “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, si no, además como empresa comprometida por la mejora del entorno y el interés por la cultura.

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

Catálogo de actividades escolares

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

El objetivo es ofrecer al profesor una herramienta de ayuda a la hora de programar y preparar cada una de las actividades extraescolares propuestas para cada ciclo. También

se pretende fomentar el uso del ferrocarril entre los jóvenes como un medio de transporte eficaz y respetuoso con el medio ambiente.

Catálogo Escolar de Renfe Cercanías Madrid

Renfe Cercanías implantó este programa hace 22 años. Desde entonces se han ido incluyendo distintas actividades que vinculan el viaje en tren de cercanías a excursiones culturales, de naturaleza o lúdicas. El objetivo es fomentar el uso del tren entre los jóvenes como un modo de transporte sostenible y capaz de acercar a un gran número de destinos culturales, de ocio y de entretenimiento en la Comunidad de Madrid.

El catálogo se divide en los siguientes apartados:

- Trenes del Conocimiento. Visitas organizadas a las tres ciudades Patrimonio de la Comunidad de Madrid: San Lorenzo de El Escorial, Alcalá de Henares y Aranjuez. También incluye el programa “Conoce Cercanías”, una actividad para que los escolares conozcan las instalaciones y el funcionamiento de estaciones como Atocha y Sol.
- Trenes del Entorno Natural. Programa de educación ambiental para descubrir la naturaleza y disfrutar de la sierra y otros parajes en la Comunidad de Madrid como el Tren de la Naturaleza que une Cercedilla con Cotos, “Guadarrama Express” que cuenta con diversas actividades para dar a conocer el patrimonio material e inmaterial de Cercedilla y que, además, este año ha incorporado acciones específicas para personas con discapacidad.
- Trenes de la cultura, con el objetivo de acercar a los escolares al teatro y a los museos como el Museo del Ferrocarril, Museo de la Biblioteca Nacional o el Museo de Cera de Madrid.
- Trenes Diversión en los que se incluyen productos para el disfrute de los escolares como son el Parque Warner, Zoo Aquarium, Parque de Atracciones y Faunia.

En el ámbito de Catalunya

Durante 2020 se han realizado diversas acciones en Catalunya entre las que cabe destacar las siguientes:

Colaboraciones con la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona en actividades relacionadas con la promoción del transporte público, mediante participación en actividades y difusión a través de plataformas digitales, banners, noticias de actualidad, twitter, y soportes de estaciones. En 2020, se pueden reseñar:

- Barcelona Seguretat Transport Públic.
- Medidas Especiales COVID19.
- Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura.
- Zones Baixes Emissions, etc.

Además, promovidas por la Generalitat de Catalunya, se mantienen las siguientes medidas para fomentar el uso del transporte público y reducir los posibles episodios de contaminación ambiental:

- T-Verda, tarjeta de transporte por desguace de un vehículo contaminante.
- T-Aire, tarjeta de transporte y refuerzos del transporte público, que se activarán exclusivamente en los casos de restricción del tránsito por episodios ambientales de contaminación.

Colaboraciones con instituciones para promover el turismo de proximidad:

- Diputació de Barcelona (Campanya Barcelona és molt més).
- Agencia Catalana del Patrimoni.

Turismo cultural

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

Durante 2020, debido a la pandemia provocada por la COVID-19 diversos trenes turísticos no han podido circular como Al Ándalus, Transcantábrico Gran Lujo, Transcantábrico Clásico, el Expreso de la Robla, los trenes turísticos de Galicia, los trenes turísticos de Asturias y el tren Medieval.

Al Ándalus

El tren Al Ándalus nace en el año 1985 impulsado por la misma idea que dos años antes había llevado al nacimiento de El Transcantábrico: trasladar a la red ferroviaria española el ambiente y el mimo de los grandes trenes clásicos.

Realiza un recorrido circular por el sur de España: Sevilla, Jerez, Cádiz, Ronda, Granada, Linares, Baeza, Córdoba y finalizando en Sevilla.

Transcantábrico Gran Lujo

El Transcantábrico Gran Lujo, con sus coches Pullman originales de finales de los años 20 y sus únicas 14 Suites, es uno de los máximos exponentes de elegancia y exclusividad entre los trenes turísticos internacionales.

Recorre la cornisa cantábrica entre Santiago de Compostela a San Sebastián y a la inversa en 8 días y 7 noches: Santiago de Compostela, Viveiro, Ribadeo, Lluar, Candás, Avilés, Gijón, Oviedo, Arrión, Llanes, Potes, Cabezón de la Sal, Santander, Bilbao, Karrantza y San Sebastián.

Transcantábrico Clásico o Costa verde Exprés

El Transcantábrico Clásico realiza su recorrido desde Santiago de Compostela a León, pasando por lugares como: Ferrol, Viveiro, Ribadeo, Luarca, Candás, Avilés, Gijón, Oviedo, Ariondas, Llanes, Potes, Cabezón de la Sal, Santander, Bilbao, Villasana de Mena, Cistierna y León.

Expreso de la Robla

El Expreso de la Robla es un maravilloso tren de época que recorre la campiña y la costa del norte de España. La ruta ofrece toda la nostalgia de los viajes en tren antiguo, combinado con todas las comodidades modernas. Este tren realiza dos rutas: Paraíso Verde, Bilbao-Oviedo-Bilbao y La Robla, León-Bilbao-León.



Trenes Turísticos Galicia

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

Las rutas que se proponen en el programa son:

- Ourense Termal y Versalles Gallego.
- Los Faros.
- Pazos y Jardines Históricos.
- Vino de la Ribeira Sacra del Sil.
- Vino de las Rías Baixas.
- Vino de Monterrei.
- Vino Ribeiro-Rías Baixas.
- Vino Valdeorras-Ribeira Sacra.
- La Lamprea.
- Lugo Romano.
- Mosteiros.
- Ribeira Sacra del Miño.

Trenes turísticos Asturias

— Ruta de la biosfera y la Mina. Partiendo de Gijón en tren hacia Laviana, en esta ruta se visitarán recursos situados en la Reserva de la Biosfera de Redes y también el Museo de la Minería.

— Ruta de la Sidra y los dinosaurios. Partiendo de Oviedo, el tren acercará a los viajeros hasta Arriondas. Desde allí se dirigirán en bus para visitar el Museo Jurásico e instalaciones relacionadas con la cultura e industria de la sidra tanto en Villaviciosa como en Nava.

— Ruta de los Puertos y Acantilados. Esta tercera ruta sale de la estación de Gijón hacia las estaciones de Candás y Cudillero, visitando recursos relacionados con temática marina y con los paisajes costeros.

Campos de Castilla

Este tren parte de Madrid hacia Soria recordando los paisajes que, en su día, más de 100 años atrás el poeta Antonio Machado recorriera y plasmara en sus versos. Durante el viaje un actor caracterizado como Antonio Machado acompaña a los viajeros hasta Soria y les acerca a la vida y obra del poeta.

El paquete incluye, entre otras cosas, una degustación de productos típicos sorianos. Los viajeros disfrutan de una visita guiada a la ermita de San Saturio, San Juan de Duero y al centro histórico de la ciudad, incluyendo alguna actividad cultural. También tendrán acceso libre al Museo Casa de los Poetas. Asimismo, los viajeros participan en una visita guiada a la Laguna Negra, monumento natural y escenario del romance machadiano “La tierra de Alvar González”, y al yacimiento arqueológico de Numancia.

Tren Teresa de Ávila

Renfe Viajeros y el Ayuntamiento de Ávila han suscrito un acuerdo de colaboración para poner en marcha el Tren Teresa de Ávila. El viaje comienza en Madrid Chamartín y durante

el trayecto los clientes reciben la información de forma teatralizada a bordo del tren. Esta jornada turística, cultural y gastronómica en la ciudad de Ávila permite disfrutar exposiciones municipales: Superunda-Colección Caprotti, Hornos PostMedievales, Ávila Mística, Casa de la Santa y la monumental Muralla de Ávila.

Tren de Jose Zorrilla

Gracias al acuerdo de colaboración firmado entre Renfe Viajeros y el Ayuntamiento de Valladolid los clientes pueden disfrutar de este tren turístico. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren desde la estación de Madrid-Chamartín hasta la estación de Valladolid Campo Grande en un tren Avant. Además, con la presentación del billete de Renfe en la Oficina de Turismo de Valladolid los viajeros dispondrán de forma gratuita de la Tarjeta Turística Valladolid Card que facilita el acceso a la actuación de la Casa Museo de José Zorrilla, museos municipales de Valladolid y Bus Turístico.

Tren de Antonio Machado

Este tren surge con motivo del convenio de colaboración entre Renfe Viajeros, el Ayuntamiento de Segovia y la Empresa Municipal de Turismo de Segovia. Los clientes de este tren podrán disfrutar de una jornada cultural, turística y gastronómica en la Ciudad de Segovia. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren. Además, con la presentación del billete de Renfe para el Tren de Antonio Machado, se dispone gratuitamente de: la Tarjeta Turística Amigos de Segovia, acceso a la actuación “Con ojos de Poeta” en la Casa Museo de Antonio Machado y tarifa reducida a la Casa Museo de Antonio Machado.

Tren del Vino de Valladolid

Este tren es fruto del acuerdo de colaboración entre Renfe Viajeros y la Diputación de Valladolid. Renfe ofrece a los clientes un combinado de ida y vuelta en tren Avant desde Madrid, para que disfruten de una jornada cultural, turística, gastronómica y especialmente

enoturística en la provincia de Valladolid. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren y con la presentación del billete de Renfe, se podrá acceder a un viaje en autobús a una bodega y regreso a la estación de Valladolid, con visita, cata y comida incluidas.

El Tren de Cervantes

Entre los trenes turísticos de pequeño formato un clásico es el “Tren de Cervantes”. Un tren que circula en un tren de Cercanías, desde la estación de Atocha Cercanías hasta la de Alcalá de Henares para conocer la ciudad complutense con una visita guiada.

A bordo del tren viajan junto a los pasajeros un elenco de actores vestidos de la época del Siglo de Oro, que dan vida a Miguel de Cervantes, Don Quijote de La Mancha o Sancho Panza, y representan pasajes cervantinos durante el viaje. Una vez en Alcalá de Henares, los viajeros pueden pasear por la Calle Mayor o la Plaza de Cervantes, así como, visitar el Museo Casa-Natal de Cervantes, la Universidad Cisneriana o el Corral de Comedias, la Catedral de los Santos Niños y la Capilla del Oidor.

El Tren Medieval

El Tren Medieval se ha consolidado como una atractiva oferta de ocio para conocer la riqueza cultural de Sigüenza. Con salida desde Madrid y retorno a la capital tras pasar un día completo, en este tren turístico se dan cita arte, historia, teatro, gastronomía y artesanía. Este tren es fruto del Convenio de colaboración que anualmente se viene firmando entre Renfe y el Ayuntamiento de Sigüenza.

Una comitiva de personajes recibe a los viajeros en la estación de Madrid-Chamartín para dar la bienvenida al Tren Medieval, que realiza parada en Guadalajara. Ya en Sigüenza, el viaje se completa con una visita guiada por los lugares más emblemáticos.

Malabaristas, zancudos, músicos y trovadores viajan a bordo de este tren e invitan a los pasajeros a trasladarse al pasado en un tren que se ha consolidado como una atractiva oferta de ocio para conocer Sigüenza. Arte, historia, teatro, gastronomía y artesanía se dan cita en este evocador viaje.

El Tren de la Fresa

El más veterano de los trenes turísticos españoles, el Tren de la Fresa. Este tren compuesto por cuatro coches de madera tipo Costa, con casi un siglo de incansable rodadura, más un coche metálico serie 5000 de mediados de los años 40, y dos no menos veteranos furgones, se pone en camino entre Madrid Príncipe Pío y Aranjuez.

Al frente del tren la locomotora eléctrica 289-015, con medio siglo de viajes a cuestras, lleva a los viajeros a un destino cargado de atractivos en un trayecto que en sí mismo es parte del atractivo de esta oferta. Durante el trayecto se incluye la degustación de las fresas ofrecidas por azafatas ataviadas a la usanza del siglo XIX, la época en que este tren inició su singladura.

Una vez en Aranjuez, se han diversificado los productos para los viajeros. Y a la clásica visita al Palacio Real, se han sumado dos nuevas rutas: un crucero fluvial por el río Tajo y un recorrido en tren turístico. Todas las rutas se completan con visitas guiadas a pie por algunos de los jardines de la zona palaciega de Aranjuez. Además, existe la posibilidad de conocer la Bodega Real Cortijo de Carlos III y realizar una cata de vinos además de poder visitar La Plaza de los Toros de Aranjuez, que acoge en su interior el Museo Taurino.

Tren del Canal de Castilla

Renfe y la diputación de Valladolid han puesto en marcha el Tren de Canal de Castilla. Se trata de un producto turístico, un viaje combinado que engloba además del viaje en tren una ruta en barco por el Canal de Castilla, único canal navegable en España que se encuentra a una hora de Madrid en los trenes Avant que circulan entre ambas capitales.

Durante el viaje en tren entre Madrid y Valladolid un grupo de actores realiza una representación para introducir a los viajeros en la historia del Canal de Castilla, obra de ingeniería del siglo XVIII que transcurre a lo largo de 200 kilómetros por las provincias de Valladolid, Palencia y Burgos. El viaje incluye asimismo visitas a Medina de Rioseco, la localidad de Urueña, conocida como la Villa de los Libros, o los castillos de Montealegre, Tiedra y Fuensaldaña, además de monasterios y bodegas.

Patrocinios y acuerdos comerciales

Renfe colabora como patrocinador de numerosos eventos, entidades y actividades. Esta forma de participar y apoyar estas citas permite a Renfe aprovechar los soportes de promoción y difusión de esa actividad para ganar presencia publicitaria, refuerzo de su notoriedad de marca o para la difusión publicitaria de las de actividades comerciales de Renfe.

Estas actividades de patrocinio son un apoyo promocional o publicitario para esos eventos y actividades, que encuentran en Renfe un colaborador de gran interés. Renfe aporta como contraprestación unas mejores facilidades en el traslado ferroviario (facilitar los traslados en tren a los eventos) y sus propios canales de difusión y promoción (video a bordo de los trenes, acciones en redes sociales de Renfe, cartelería en estaciones de Cercanías, etc.). A través de estas dos facilidades, comercial y de difusión de marca, se alcanzan mejores y mayores sinergias entre Renfe y las actividades, que también se vinculan a una empresa pública comprometida con el mejor servicio a sus clientes.



Contribución al progreso social

Gobierno corporativo



Naturaleza jurídica y titularidad

La entidad pública empresarial RENFE-Operadora (matriz del Grupo Renfe), es un organismo público de los previstos en el artículo 84.1 a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que se halla adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado, plena capacidad jurídica y de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio y tesorería propios, en los términos establecidos en la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en su Estatuto.

En el ejercicio de sus funciones, RENFE-Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

En cuanto a las cuatro sociedades filiales del Grupo, Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A., éstas se han constituido bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y tienen la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con lo previsto en el artículo 111 de la Ley 40/2015. Se registrarán 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.

Objeto social

El objeto de RENFE-Operadora, establecido en el artículo 3 de su Estatuto, es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluye el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrollen.

Para el cumplimiento de su objeto, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

Asimismo, puede realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén relacionadas con su objeto, incluso, mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.



Por su parte, el objeto social de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe, establecido en el artículo 2 de sus Estatutos, es el siguiente:

**Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

Prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

**Renfe Mercancías Sociedad Mercantil
Estatal S.A.**

Prestación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

**Renfe Fabricación y Mantenimiento
Sociedad Mercantil Estatal S.A.**

Prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

**Renfe Viajeros Sociedad Mercantil
Estatal S.A.**

Prestación de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias.

Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad de forma directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrán desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.

DATOS IDENTIFICATIVOS DEL GRUPO RENFE

Denominación social: RENFE-Operadora

CIF: Q-2801659-J

Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 –Madrid

Página web: www.renfe.com

Denominación social:
Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Sociedad Mercantil Estatal S.A.

CIF: A-86868304

Domicilio Social:
Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Página web: www.renfe.com

Denominación social:
Renfe Fabricación y Mantenimiento
Sociedad Mercantil Estatal S.A.

CIF: A-86868239

Domicilio Social:
Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Página web: www.renfe.com

Denominación social:
Renfe Mercancías
Sociedad Mercantil Estatal S.A.

CIF: A-86868114

Domicilio Social:
Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Página web: www.renfe.com

Denominación social:
Renfe Viajeros
Sociedad Mercantil Estatal S.A.

CIF: A-86868189

Domicilio Social:
Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Página web: www.renfe.com

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:

- 1) El Consejo de Administración.
- 2) El Presidente.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración es el órgano superior y ejecutivo al que corresponde la dirección de la organización y la gestión de la compañía. Está formado por los siguientes miembros:

- Presidente de Renfe como Presidente del Consejo de Administración.
- 15 vocales independientes nombrados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tres de los cuales pertenecen a los sindicatos CCOO, UGT y SEMAF.
- Secretario del Consejo.
- Delegado Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

De los 15 vocales que forman parte del Consejo de Administración de Renfe a 31 de diciembre de 2020, 5 son mujeres (33,33%) y 10 hombres.

Todos los miembros del Consejo son profesionales con una dilatada experiencia en organismos oficiales, empresas públicas y privadas, con un alto compromiso manifiesto por los asuntos ambientales, sociales y relativos a la sostenibilidad que implican a Renfe.

Las competencias del Consejo de Administración de RENFE-Operadora, que se reúne con una periodicidad mensual, están establecidas en el Estatuto de Renfe, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre.

Respecto a la retribución, los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Ministerio de Economía y Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Fomento, 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 2020, sólo se han abonado dietas a 10 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año por consejero.

Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2020

Presidente:

- D. Isaías Táboas Suárez
Presidente de Renfe-Operadora

Vocales:

- D. Benito Bermejo Palacios
Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento
- D^a Cristina Carcelén Hurtado
Directora del Gabinete del Secretario de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda

○ D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez

Sindicato UGT

○ D^a Ana de la Cueva Fernández

Secretaria de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa

○ D. Francisco Ferrer Moreno

Director de Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D. Juan Jesús García Fraile

Sindicato SEMAF

○ D^a. María del Carmen García Franquelo

Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D. Mariano Sanz Lubeiro

Sindicato CC.OO.

○ D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés

Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D. Jesús Manuel Gómez García

Subsecretario de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D. Juan Antonio López Aragón

Asesor del Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D. Ricardo Mar Ruipérez

Asesor Relaciones Institucionales e Internacionales del Gabinete del Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D^a. Marta Martínez Guerra

Directora del Gabinete Técnico del Subsecretario de Cultura y Deporte

○ D^a. M^a. José Rallo del Olmo

Secretaria General de Transporte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

○ D. Pascual Villate Ugarte

Subdirector General de Planificación de Infraestructuras y Transporte en el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana



Secretario del Consejo:

○ D. José Luis Marroquín Mochales

Secretario General y del Consejo de Administración de Renfe

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública:

○ D^a. M^a. José Gualda Romero

Secretaria de Estado de Presupuestos 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 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 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 respecto a las condiciones laborales de los trabajadores afectados.
- Conferir poderes generales o especiales a persona o personas determinadas.
- Aprobar los acuerdos, pactos, convenios y contratos que considere convenientes o necesarios para la realización de los fines de la entidad, incluyendo la adquisición y enajenación de inmuebles y constitución de derechos reales.
- Aprobar los Pliegos de Prescripciones Generales y Técnicas.
- Aprobar, a instancia del Presidente, la propuesta de los contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse y velar por su adecuado cumplimiento.
- Aprobar el inventario de bienes y derechos.
- Emitir los informes que, conforme a lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en el Estatuto y en las normas de desarrollo de aquélla, deban ser evacuados por la entidad, con carácter preceptivo o potestativo.

- Aprobar las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación interna de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- Las demás que se le atribuyan en su Estatuto o en otras disposiciones.

Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede delegar sus competencias en el Presidente, en las Comisiones Delegadas que se constituyan y en los restantes órganos internos de la entidad que éste determine, con las excepciones que legal y estatutariamente sean de aplicación en su caso.

Perfil de los integrantes del Consejo de Administración

○ **Isaías Táboas Suárez**

Licenciado en Historia y ha obtenido diplomas de postgrado en Función Gerencial en la Administración Pública en ESADE y en Dirección de Marketing en EADA.

Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público ha sido Secretario de Estado de Transportes (2010-2011), Secretario General de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya (2006-2010) y Director del Gabinete del Ministro de Industria (2004-2006). Anteriormente fue Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Renfe y Delegado de Patrimonio y Urbanismo en Catalunya y Aragón (1991-1996).

En el ámbito privado ha estado vinculado a la Universitat Oberta de Catalunya como director de Editorial UOC y Eureka Media, S.L. (1996-2004) y como Director de Proyectos (2012-2013).

En la actualidad era Presidente del Consejo Editorial de Observatorio de las Ideas, así como socio fundador de las sociedades Global Transport Register, S.L. y Global Line, S.L.

○ **Benito Bermejo Palacios**

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.

○ **Cristina Carcelén Hurtado**

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Jaén.

Funcionaria del Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado, es directora general adjunta del Gabinete de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos. Anteriormente ocupaba el puesto de vocal asesor en dicho Gabinete.

Ha desempeñado también los puestos de subdirectora general adjunta en la Subdirección General de Programas Presupuestarios de Sistemas de Seguridad y Protección Social, y jefe de área intersectorial en la Subdirección General de Presupuestos, ambos de la Dirección General de Presupuestos.

Ha sido miembro de los consejos de administración de las sociedades estatales Acuaebro y Sistemas Técnicos de Loterías, y de la entidad pública empresarial Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre- Real Casa de la Moneda.

— Miguel Ángel Cilleros Sánchez

De categoría profesional de oficial de oficio de Renfe, lleva muchos años desarrollando su labor como representante de los trabajadores en la organización sindical UGT, en cargos de responsabilidad. En 1993 fue Secretario General de la Sección Sindical de los Talleres Centrales de Reparación (TCR) de Villaverde en Madrid. Posteriormente y siendo miembro de la Comisión Permanente del Sector Ferroviario y Servicios Turísticos, fue el responsable del área interna (Administración y Organización). En el VIII Congreso celebrado en Cáceres en 2002, entró a formar parte de la Comisión Ejecutiva de la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar, donde ostentaba la Secretaría de Administración, hasta que en el IX Congreso que tuvo lugar en Gijón en octubre de 2005, fue elegido Secretario General, máximo representante de la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar. Tras la fusión de las federaciones de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT (TCM-UGT) y Comercio, Hostelería, Turismo y Juego de UGT (CHTJ-UGT), formalizada en el Congreso Constituyente del año 2014, fue el Secretario General de la nueva federación surgida: Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT (SMC-UGT). Actualmente Secretario General de Federación Servicios, Movilidad y Consumo de UGT.

— Ana de la Cueva Fernández

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid, especializada en Economía Cuantitativa, en 1989. Ingresó por oposición en el Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado en octubre de 1991.

Toda su carrera se ha desarrollado en el Ministerio de Economía, donde ha ejercido diferentes funciones, entre otras, responsable de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, Vocal Asesora en la Unidad de Apoyo del Director General del Tesoro y Vocal Asesora en la Subdirección General del Sistema Financiero Internacional, Directora del Gabinete del Secretario de Estado de Economía, en el Ministerio de Economía y Hacienda y Subdirectora general de Análisis Sectorial y Subdirectora

adjunta en la Subdirección General de Fomento Financiero de las Exportaciones. También ha sido miembro de los Consejos de Administración de la Compañía Española de Seguro de Crédito a la Exportación (CESCE) y de Expansión Exterior.

— Francisco Ferrer Moreno

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Murcia. Interventor y auditor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ha desarrollado su trayectoria profesional, durante más de 30 años, en la Administración del Estado y en la de dicha comunidad autónoma.

Desde junio de 2018, es director del Gabinete del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Anteriormente, ha sido interventor delegado titular en la Consejería de Obras Públicas y en el Ente Público Servicio Murciano de Salud. También ha ejercido la jefatura de las divisiones de Contabilidad y de Auditoría Pública de la Intervención General, con competencias sobre sociedades, entidades, consorcios y fundaciones del sector público de la Comunidad de Murcia.

Igualmente, ha sido profesor asociado en el departamento de Fundamentos del Análisis Económico de la Universidad de Murcia y secretario del Consejo de Administración de la Caja de Ahorros de Murcia. En la actualidad es secretario del Patronato de la Fundación del mismo nombre.

El 16 de julio de 2018 fue nombrado consejero de Aena SME, S.A.

— Juan Jesús García Fraile

Ingresó en Renfe el 14-07-1980, iniciando su carrera profesional como Ayudante de Maquinista.

Ha desarrollado su actividad en el Colectivo de Conducción en las Residencias de Madrid Atocha, Valladolid, Ourense, Vicalvaro Clasificación y Madrid Fuencarral.

Se incorporó a la actividad sindical dentro de SEMAF de manera efectiva en el año 1991 como representante en el Comité Provincial C1 de Madrid, siendo elegido Secretario General de SEMAF en junio de 1998, cargo que ostenta en la actualidad.

Es Vocal del Consejo de Administración desde el año 2005.

Asimismo, es Presidente del Sindicato Europeo de Maquinistas, ALE, desde mayo de 2010 y miembro de la Mesa de la Confederación Europea de Sindicatos Independientes, CESI.

Desde sus distintas responsabilidades, ha participado en el proceso de transformación del ferrocarril en los últimos años, tanto a nivel nacional como europeo.

— María del Carmen García Franquelo

Licenciada en Derecho por la Universidad de Granada y Master en Dirección Pública por el IEF y EOI. Pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado.

Hasta su nombramiento como Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento, era la Directora de Administración de Enresa. Ha sido Secretaria General y Subdirectora General de Régimen Económico del PME y Directora de Gabinete de las Subsecretarías de Presidencia y Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. También ha ocupado diversos puestos como Interventora en el ICAC, en el TDC y en diversos Ministerios.

— Mariano Sanz Lubeiro

Ingresó en Renfe en 1984 como Oficial de Oficio de entrada en el Taller Central de Reparación de Renfe en Valladolid (ahora Base de Mantenimiento Integral de Trenes).

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 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 julio de 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

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 organismos 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, Rumanía, Suiza, Sudáfrica, Tanzania y Turquía.

— **Jesús Manuel Gómez García**

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad CEU San Pablo de Madrid y Máster en Dirección Pública por el Instituto de Estudios Fiscales y la Escuela de Organización Industrial. Perteneció al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado y al Cuerpo Técnico de Auditoría y Contabilidad.

Ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Hacienda, entre otros Interventor Delegado del Fondo de Reestructuración Ordenada Bancaria (FROB), de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y del Instituto de la Juventud y Director Adjunto del Gabinete del Secretario de Estado de Hacienda y Presupuestos. Ha sido Director General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento entre 2009 y 2012.

Actualmente era Interventor Delegado del Servicio Público de Empleo Estatal y miembro del Comité Presupuestario del Consejo de Europa.

— **Juan Antonio López Aragón**

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.

— **Ricardo Mar Ruipérez**

Licenciado en Derecho y Dirección y Administración de Empresas por la Universidad Pontificia Comillas (ICADE E-3) en la actualidad desempeña el cargo de Asesor de Relaciones Institucionales e Internacionales en el Gabinete del Ministro de Fomento y es miembro del Consejo de Administración de Renfe Operadora y del Consejo Rector de Puertos del Estado. Anteriormente fue, desde 2012 hasta junio de 2018, Jefe de Relaciones Internacionales en la Dirección de Internacional de Adif.

Durante los años 2009 a 2011 fue Director Adjunto de Planificación del Gabinete del Ministro de Fomento y miembro del Consejo de Administración de Renfe Operadora y desde 2004 hasta 2009 asesor de la Ministra de Fomento.

— **Marta Martínez Guerra**

Licenciada en Derecho y Ciencias Políticas y de la Administración por la Universidad Autónoma de Madrid y Master in Science-Finance, especialidad Economic Policy por la University of London, SOAS.

En la actualidad desempeña el cargo de Directora del Gabinete Técnico del Subsecretario para La Transición Ecológica y el Reto Demográfico en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y es Miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado.

Ha desarrollado su carrera profesional en el Ministerio de Asuntos Económicos y Transición Digital donde ha ocupado, entre otros, los puestos de Vocal Asesora de la S.G. de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Vocal Asesora y Coordinadora de Área de la Subdirección General de Legislación de Entidades de Crédito, Servicios Bancarios y de Pago y Consejera Técnica en la S. G. Unidad de Mercado, Mejora de la Regulación y Competencia.

— M^a. José Rallo del Olmo

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y Licenciada en Economía por la UNED. Además, tiene un Máster en Análisis y Gestión de Políticas Públicas por la Universidad Carlos III y ha cursado el Programa de Liderazgo para la Gestión Pública del IESE.

Pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 1998, habiendo desempeñado toda su carrera profesional desde esa fecha en el Ministerio de Fomento. Durante estos años ha ocupado, entre otros, los puestos de Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaria General de Transporte, Subdirectora General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras y Vocal Asesora del Gabinete del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación.

— Pascual Villate Ugarte

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Escuela Técnica Superior de Madrid y Máster en Gestión Pública por la Universidad Complutense de Madrid. Pertenece al Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información de la Administración General del Estado.

Inicia su carrera profesional en EPTISA y VISA España. Ingresa en la Administración Pública en 1993, desempeñando diversos puestos en los Ministerios de Economía y Hacienda y Medio Ambiente, departamento este último donde ocupó los de Jefe de la Oficina Presupuestaria y Subdirector General de Medios Informáticos y Servicios. En 2005 se incorpora al Ministerio de Fomento como Director de la División de Programación de Inversiones y en 2008 es nombrado Director General de Planificación de dicho Ministerio, donde permanece hasta 2010. Desarrolla su actividad en INECO hasta 2013, como Delegado en la Zona Norte de España y desde la primavera de 2012 como Director comercial para el territorio nacional.

En 2013 se reincorpora al Ministerio de Fomento como consejero técnico de la Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte y desde

diciembre de ese mismo año ocupa el puesto de Subdirector General de la citada Subdirección.

Ha sido consejero del Consejo de Administración de Adif entre enero de 2014 y abril de 2015 y del de Renfe en dos periodos, el primero entre mayo de 2008 y julio de 2010, y el segundo desde abril de 2015 hasta la actualidad.



Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afecten a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Durante el ejercicio 2020, se han producido los siguientes movimientos en el seno del Consejo de Administración:

INCORPORACIONES

D. Mariano Sanz Lubeiro

D^a. Lilian M^a Fernández Fernández

D^a. Marta Martínez Guerra

CESES

D. Rafael García Martínez

D^a. Beatriz Marco Arce

D^a. Lilian M^a Fernández Fernández

Convocatorias de reunión

El Consejo de Administración se reúne, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente o a petición, al menos, de la mitad de los Vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad y, al menos, once veces al año. Pueden asistir a las reuniones del Consejo de Administración, con voz, pero sin voto, todas aquellas personas que, a solicitud de dicho Consejo o a instancias del Presidente, sean convocadas por éste.

La convocatoria del Consejo de Administración se cursa por el Secretario del Consejo, por escrito, al menos con cuarenta y ocho horas de antelación, recogiendo el orden del día de los asuntos a tratar.

El Presidente puede convocar reuniones extraordinarias sin sujeción al plazo anterior, si existiera a su juicio, motivo fundado o a petición, al menos, de un tercio de los Vocales.

Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario o de quienes los sustituyan, deben estar presentes o representados, en primera convocatoria, la mitad, al menos, de los Vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria debe transcurrir, al menos, el plazo de una hora.

En el año 2020, el Consejo de Administración de RENFE-Operadora celebró 13 sesiones en las siguientes fechas:

Nº DE SESIÓN

FECHA

171	27 de enero de 2020
172	24 de febrero de 2020
173	30 de marzo de 2020
174	27 de abril de 2020
175	30 de abril de 2020
176	25 de mayo de 2020
177	29 de junio de 2020
178	27 de julio de 2020
179	14 de septiembre de 2020
180	28 de septiembre de 2020
181	26 de octubre de 2020
182	30 de noviembre de 2020
183	21 de diciembre de 2020

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, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio. Hay que significar que los Vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Presidente

El Presidente de RENFE-Operadora se nombra mediante Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

Funciones

Corresponde al Presidente:

- Ostentar la representación de la entidad en juicio y fuera de él, en cualquier acto y contrato y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada.
- Acordar la convocatoria, presidir y fijar el orden del día de las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates que puedan producirse en las votaciones con su voto de calidad.
- Velar por el cumplimiento del Estatuto y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- Ejecutar los acuerdos del Consejo de Administración.
- Ostentar la jefatura superior de todo el personal y ejercer la alta inspección de los servicios de la entidad y la vigilancia del desarrollo de su actividad.
- Proponer al Consejo de Administración la estructura de la organización y determinar la plantilla en el marco de los criterios y directrices aprobados por el Consejo de Administración.
- Acordar el nombramiento y cese del personal directivo de la entidad, debiendo informar de los mismos al Consejo de Administración, y contratar al personal no directivo, fijando sus retribuciones con arreglo a los criterios definidos por el Consejo de Administración y a lo establecido, en su caso, por el correspondiente convenio colectivo, dentro del marco de actuación a que se refiere el artículo 22 del Estatuto.
- Someter al Consejo de Administración las tarifas que éste deba aprobar o modificar y las que deban ser propuestas a la Administración para su aprobación ulterior.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las propuestas de contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse.

- Proponer al Consejo de Administración el programa de actuación plurianual de la entidad y sus presupuestos de explotación y de capital.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe no exceda de 6.000.000 de euros, sin perjuicio de las facultades que al Consejo de Administración atribuye el artículo 9.g) del Estatuto y de su obligación de informar, semestralmente, al referido órgano, de las actuaciones realizadas en el ejercicio de estas competencias.
- Acordar el ejercicio de las acciones y de los recursos que correspondan a la entidad en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y los Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado y jurisdicción.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados.
- Ordenar los gastos y pagos de la entidad y efectuar toda clase de cobros, cualquiera que sea su cuantía.
- Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas al Consejo de Administración.
- Formular las cuentas anuales que deban rendirse al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con la normativa presupuestaria.
- Rendir las cuentas anuales por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado, acompañadas del informe de auditoría, así como del informe de gestión y el previsto en el artículo 129 de la Ley General Presupuestaria.
- Desempeñar las demás funciones que le atribuya el Estatuto y cualesquiera otras normas aplicables, las no conferidas expresamente a otros órganos de la entidad, así como las que le delegue, en su caso, el Consejo de Administración.

Excepcionalmente, en los casos de urgente necesidad, el Presidente puede adoptar las decisiones reservadas a la competencia del Consejo de Administración, viniendo obligado a dar cuenta a éste de los acuerdos adoptados, en la primera reunión ordinaria que celebre con posterioridad a la adopción de los mismos, a fin de que sean ratificados.

Sociedades Mercantiles Estatales

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

La estructura de Gobierno de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe se encuentra recogida en el Título III de sus Estatutos (“Órganos de la sociedad”, artículos 9 a 22).

Los órganos de Administración y Gobierno de las 4 sociedades filiales son:

1. El Consejo de Administración.
2. La Junta General de Accionistas.

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 2020, para cada una de las 4 sociedades mercantiles estatales, es como sigue:

RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D^a. Anna Balletbó i Puig (Consejera)
D^a. Elena Espinosa Mangana (Consejera)
D^a. María del Carmen García Franquelo (Consejera)
D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)
D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
D^a. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Koldo García Izaguirre (Consejero)
D. José García García (Consejero)
D. Álvaro Rodríguez Dapena (Consejero)
D. Joan Torres Carol (Consejero)
D. Jordi Xusclá Costa (Consejero)
D. Antonio González Rodríguez (Consejero)
D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
D^a. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Jordi Prat Soler (Consejero)
D^a. Ana Cristina Trifón Arévalo (Consejera)
D. Manuel Gómez Acosta (Consejero)
D. Enrique Rubio Herrera (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
D^a. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Francisco Bonache Córdoba (Consejero)
D^a. Cristina Hernández Ferreiro (Consejera)
D^a. Carmen Vélez Sánchez (Consejera)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
D^a. María Puente Peláez (Vicesecretaria no Consejera)

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 2020 han sido las siguientes:

RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

INCORPORACIONES	CESES
D. Jordi Xusclá Costa (Consejero)	D ^a . Asunción Cuervo Pinna (Consejera)
D. Antonio González Rodríguez (Consejero)	
D ^a . Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)	

RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.

INCORPORACIONES	CESES
D. Enrique Rubio Herrera (Consejero)	



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.



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 2020, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cinco Directores Generales, un Secretario General y del Consejo de Administración, un Director y los cuatro Directores Generales de las sociedades filiales.

Entidad pública empresarial



Gobierno corporativo

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO
Isaías Táboas Suárez	Presidente
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos
Marta Torralvo Liébanas	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llauro	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
Ángel Faus Alcaraz	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
M ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

De los 13 miembros que forman parte del Comité de Dirección de Renfe a 31 de diciembre de 2020, 4 son mujeres (30,77%) y 8 hombres (69,23%).

Perfiles de los integrantes del Comité de Dirección

Isaías Táboas Suárez

Licenciado en Historia y ha obtenido diplomas de postgrado en Función Gerencial en la Administración Pública en ESADE y en Dirección de Marketing en EADA.

Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público ha sido Secretario de Estado de Transportes (2010-2011), Secretario General de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya (2006-2010) y Director del Gabinete del Ministro de Industria (2004-2006). Anteriormente

fue Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Renfe y Delegado de Patrimonio y Urbanismo en Catalunya y Aragón (1991-1996).

En el ámbito privado ha estado vinculado a la Universitat Oberta de Catalunya como director de Editorial UOC y Eureka Media, S.L. (1996-2004) y como Director de Proyectos (2012-2013).

En la actualidad era Presidente del Consejo Editorial de Observatorio de las Ideas, así como socio fundador de las sociedades Global Transport Register, SL y Global Line, SL. Ocupa el cargo de Presidente de Renfe desde julio de 2018.

José Luís Cachafeiro Vila

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

Licenciado en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, actualmente era 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.

— **Marta Torralvo Liébanas**

Licenciada en Economía por la Universidad Autónoma de Madrid, cuenta con una dilatada experiencia profesional en la Administración del Estado. Desde 2007 pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado; desde 2002, al Cuerpo de Gestión de la Hacienda Pública, y dentro de ese organismo, al Cuerpo Técnico de Auditoría y Contabilidad y al Cuerpo Técnico de Hacienda. Entre los años 2008 y hasta ahora ha sido Interventora y Auditora del Estado en la Oficina Nacional de Auditoría y de Control financiero y Auditoría del Sector Público Estatal de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). Entre sus responsabilidades en este periodo ha realizado diferentes auditorías financieras, de cumplimiento y operativas, y de Contrato-Programa y de costes, en Renfe, Ferrocarriles de Vía Estrecha, Aena, Enaire, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Ineco o en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, entre otros organismos. Fue Vocal Asesor de Empresas Públicas en la Subdirección General de Empresas y Participaciones Estatales de la Dirección General de Patrimonio del Estado, y ha impartido diferentes cursos en la Escuela de Hacienda Pública del Ministerio de Hacienda.

— **Manel Villalante I Llaurodo**

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 Transporte” en la Universidad Politécnica de Catalunya y ha sido profesor de Planificación y Economía del Transporte en la misma universidad.

— **Jose Luis Marroquín Mochales**

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**

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.

— **Ángel Faus Alcaraz**

Licenciado en periodismo por la Universidad de Navarra, posee una dilatada experiencia en el mundo de la comunicación política e institucional. Hasta la fecha, ha sido director de Comunicación del Grupo Parlamentario Socialista en el Senado, cargo que ocupaba desde 2014, y también director de Comunicación del PSOE en el Congreso de los Diputados durante la primera legislatura de Rodríguez Zapatero. Además, Faus fue subdirector general de comunicación del Ministerio de Defensa con Carme Chacón como ministra.

En la Ejecutiva Federal de PSOE, Ángel Faus ha desarrollado su labor de asesoramiento para las últimas tres direcciones de José Luis Rodríguez Zapatero,

Alfredo Pérez Rubalcaba y Pedro Sánchez, ocupando puestos de distinta responsabilidad.

En el campo de la Comunicación Corporativa ha trabajado como consultor para firmas tan reconocidas como Burson Marsteller o Llorente&Cuenca.

Inició su trayectoria profesional en los servicios informativos de la cadena SER, Antena 3 y Tele 5. Ha sido profesor de comunicación política y ponente en diversos seminarios y masters profesionales.

— **Sonia Araujo López**

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.

— **Joaquín del Moral Salcedo**

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**

Ingeniero Industrial por la Escuela de Ingenieros Industriales de Bilbao e Ingeniero Técnico Industrial por la Escuela Técnica Industrial de Santander. Ha desempeñado,

dentro del grupo Renfe entre otros, los puestos de gerente del Taller Central de Reparaciones de Valladolid, director de Material de la U.N. de Grandes Líneas, director de Material de la D.G. Servicios de Mercancías y Logística, director Técnico de Material de la Dirección Ejecutiva de Mercancías y Logística, director de Servicios de Mercancías en la D. G. de Fabricación y Mantenimiento, gerente de Área de Material y Desarrollo de Negocio en Renfe Alquiler de Material Ferroviario. En 2019 fue nombrado Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

En su experiencia externa ha sido director general de Irvia Mantenimiento Ferroviario.

— **M^a del Carmen Rincón Córcoles**

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Ha desarrollado su vida profesional en Renfe, Adif y Renfe, ocupando diversos cargos de responsabilidad dentro del área de Control de Gestión, Administración y Compras tanto en la Unidad de Negocio de Estaciones Comerciales de Adif como en la Dirección General de Renfe Mercancías. Desde abril de 2008, dirigió el departamento de Control de Gestión y Compras de Renfe Mercancías. También ha ejercido el cargo de consejera en empresas como Emfesa, S.A., Alfil Logistics, S.A., Combiberia, S.A. y RailSider Logística Ferroviaria, S.A.

— **Ramón Azuara Sánchez**

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:

○ Por su alcance formal:

- Asuntos para informar.
- Asuntos para deliberar, debatir y decidir.

○ Por su contenido:

- Asuntos que deben elevarse al Consejo de Administración.
- Asuntos que conviene elevar al Consejo de Administración para conocimiento de éste.
- Asuntos que deben ser decididos por el Presidente, previa deliberación del Comité de Dirección.
- Asuntos que conviene debatir en Comité de Dirección, en cuanto derivados de decisiones de éste o del Consejo de Administración.
- 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 2019 las siguientes personas:

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO
Isaías Táboas Suárez	Presidente
Jose Luís Cachafeiro Vila	Director General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos
Marta Torralvo Liébanas	Directora General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Director General de Desarrollo y Estrategia
Jose Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Pilar Oviedo Cabrillo	Directora General Adjunta a la Presidencia
Diego J. Molero Alonso	Director del Gabinete de Presidencia
Ángel Faus Alcaraz	Director de Comunicación, Marca y Publicidad
Ramón Azuara Sánchez	Director General de Renfe Viajeros
M ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Mercancías
Abelardo Carrillo Jiménez	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Félix Pintado Palacio	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario

Sociedades Mercantiles Estatales

Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.

Estructura y composición

La composición de los Comités de Dirección a 31 de diciembre de 2020 de las 4 sociedades filiales es la siguiente:

RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A.

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO
D ^a . Sonia Araujo López	Directora General
D ^a . Amparo de Villar Membrillo	Gerente de Área de Coordinación y Proyectos
D. Antonio Monrocle Muñoz	Director de Seguridad
D. José Enrique Cortina Vicente	Director Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos
D. Francisco Arteaga Gómez	Director Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales
D ^a . María Cristina Ortega Santos	Directora de Sistemas y Digitalización
D. Alfonso Abengózar Tejero	Director de Control de Gestión y Administración

RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A.

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO
D ^a . María del Carmen Rincón Córcoles	Directora General
D ^a . Rocío Huerta Leiva	Jefe de Área de Coordinación
D. José Ángel Méndez González	Director Gerente LOGIRAIL
D. Antonio León Barrios	Director de Control de Gestión y Compras
D. Andrés Novillo Romero	Director de Producción
D. Alejandro Huergo Luz	Director Marketing
D. Julián Mata Benselán	Gerente de Mercado Intermodal
D. Juan Sagües Cifuentes	Gerente de Mercado Siderúrgico
D. Victoriano Castaños Vesga	Gerente de Mercancías Ancho Métrico
D ^a . M ^a Jesús Larriba Laguna	Gerente de Mercado de Automóvil
D ^a . M ^a Elena Barbo Poza	Gerente de Mercado de Multiproducto
D. Javier Marcide Castroman	Gerente de Proyectos Logísticos
D ^a . Sara Gil Ferreras	Gerente de Innovación y Filiales
D. Oscar Pérez-Serrano Fúnez	Gerente de Sistemas y Tecnologías de la Información
D. José María Reyes Hernández	Gerente de Área de Seguridad
D. Antonio Tejero Roldán	Gerente de Área de Organización y RRHH
D ^a . Fátima M ^a Faustino Custodio	Gerente de Asesoría Jurídica, quien además actúa en calidad de Secretaria del Comité de Dirección

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. Manuel Alcedo Moreno	Director 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. Raúl López Lobo	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 ^a . Teresa Torres Agudo	Gerente de Área de Organización y RR.HH.
D. Mario Esquinas Torres	Gerente de Coordinación
D. J. Ignacio Aguado Fernández	Gerente de Asesoría Jurídica

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A.

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO
D ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General
D. Miguel Angel Solís Márquez	Gerente de Material
D. Agustín Altemir Allueva	Gerente de Gestión Financiera y Presupuestaria de Renfe Alquiler
D ^a . Carmen García Cristóbal	Gerente de Desarrollo de Negocio
D. Ramón Conde Muñoz	Gerente de Comercialización
D ^a . María Puente Peláez	Gerente de Asesoría Jurídica



Políticas 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. Dichos principios son:
 - El respeto de los derechos humanos.
 - La no discriminación en el empleo y la ocupación.
 - El respeto por las personas.
 - Evitar ser cómplice de violaciones de derechos humanos.
 - Las relaciones responsables con el entorno.
 - El cuidado del medio ambiente.
 - El respeto de la normativa anticorrupción.
 - Las relaciones responsables con terceros.
 - La responsabilidad en el trato con las Administraciones Públicas.
- Ha asumido como propios la Declaración Universal de los Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE y la Declaración Tripartita de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Cumple con lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

- Se ha adherido al Código Ético Mundial para el Turismo de la Organización Mundial del Turismo, OMT. Este código es un marco fundamental de referencia para el turismo responsable y sostenible.

Respecto a las Políticas concretas en cada una de las cuestiones señaladas por la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, debemos señalar:

Política de Responsabilidad Social Empresarial

La política de Responsabilidad Social Empresarial pretende crear un marco de referencia que contribuya a definir e impulsar comportamientos que permitan la creación de valor para todos los grupos de interés (clientes, empleados, administraciones, proveedores y sociedad) y a desarrollar relaciones a largo plazo basadas en la confianza y la transparencia, en el marco de una cultura de “negocio responsable”, en todas las empresas que forman parte del Grupo Renfe.

Los siete compromisos de esta política agrupan aspectos destacados en el Plan Estratégico 2019-2023 de Renfe al tiempo que se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas: compromiso con la sociedad, con el medio ambiente, con el cliente, con el equipo, con la ética y el buen gobierno, con los proveedores y con las administraciones públicas.

Asimismo, en 2020, se ha vuelto a poner en funcionamiento el Comité de Responsabilidad Social Empresarial de Renfe. Un órgano interno permanente, de carácter informativo y consultivo, que actúa como dinamizador de acciones de Responsabilidad Social Empresarial y que está compuesto por un grupo multidisciplinar de personas que representan a las Sociedades y Direcciones que conforman el Grupo Renfe.

Sus facultades se centran en informar, asesorar y proponer acciones alineadas con el Plan Estratégico del Grupo Renfe y sus principios, integrar en el modelo de negocio de la empresa el concepto de Responsabilidad Social Empresarial para incrementar y reafirmar

la reputación de esta como “empresa responsable”. Además, vela por el seguimiento y control de requisitos legales que afectan en materia de Responsabilidad y de reporting al funcionamiento del Grupo Renfe.

En el Comité de RSE estas representadas todas las áreas de la empresa: Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, Dirección General de Desarrollo y Estrategia, Dirección General Económico-Financiera, Secretaría General y del Consejo de Administración, Dirección General de Operaciones, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Renfe Alquiler de Material Ferroviario, Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad y la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Política Medioambiental

El objetivo de Renfe respecto al medio ambiente es reducir e incluso eliminar los efectos ambientales ligados a la prestación de sus servicios. Para conseguirlo, la organización da cumplimiento a una Política Ambiental, que se basa en tres ejes fundamentales:

- La plena adecuación ambiental de la operación ferroviaria mediante el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.
- La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.
- La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.

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

Renfe se compromete a:

- Establecer públicamente, y por escrito, sus compromisos ambientales.

○ Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá incluso del escrupuloso cumplimiento de la normativa ambiental vigente por parte de Renfe.

○ Desarrollar los instrumentos de gestión más adecuados para reducir, e incluso eliminar, dichos impactos ambientales, mediante la dotación adecuada de los medios y procedimientos internos necesarios.

○ Establecer cauces adecuados para la participación de las partes interesadas en la gestión ambiental de Renfe.

○ Comprobar la eficacia de su gestión ambiental mediante el control de su implementación y cumplimiento, y mediante su actualización y adaptación permanente a las demandas de la sociedad.

En este sentido se prevé la actualización y adaptación de la Política Ambiental del Grupo Renfe en el próximo año.

Política Social y de Recursos Humanos

Entre los retos planteados para el Grupo Renfe en lo que se refiere al compromiso con los empleados se encuentra dar respuesta a un proceso necesario de rejuvenecimiento de su plantilla, y ganar en competitividad y productividad, para poder abordar el proceso de liberalización del mercado de viajeros en las mejores condiciones.

En este proceso de renovación, con la incorporación de nuevos profesionales, uno de los retos que tiene la empresa es garantizar la transmisión del conocimiento en el proceso de sustitución de los profesionales que salen y la adaptación de sus recursos a las nuevas necesidades.

Para ello, se ha trabajado desde todos los ámbitos de la gestión de recursos humanos con programas que abordan el desarrollo profesional para las nuevas incorporaciones, así como programas de desarrollo profesional por colectivos tanto operativos de conducción,

comercial, mantenimiento y administración y gestión, como de estructura de apoyo, y de gestión y dirección.

Política relativa al respeto de los derechos humanos

El Grupo Renfe tiene integrado en los principios su código ético su política concreta relativa al respeto de los derechos humanos.

En este sentido, durante 2020, Renfe ha desarrollado el borrador de Política de Derechos Humanos que se encuentra pendiente de su aprobación por el Comité de Dirección de la compañía para el año 2021.

Política relativa al comportamiento ético, buen gobierno y lucha contra la corrupción y el soborno

Código Ético

El modelo de integridad del Grupo Renfe considera el Código Ético del Grupo Renfe un pilar básico en el que se sustenta su entorno de control, cumplimiento, ética y buen gobierno corporativo.

El Grupo Renfe ha elaborado y comunicado un Código Ético que recoge los principios de actuación que rigen a todos los empleados en materia de derechos humanos, respeto por las personas, relaciones responsables con el entorno, anticorrupción, lealtad a la empresa, integridad, profesionalidad y competencia, confidencialidad o utilización de recursos, entre otros aspectos.

Se trata pues del marco de actuación de los empleados del Grupo Renfe en su desempeño laboral diario, en la relación con otros empleados, clientes, proveedores, la Administración Pública y la sociedad en general. Los principios de conducta recogidos en el Código Ético del Grupo Renfe establecen unas pautas generales que orientan a todos los empleados del Grupo durante el desempeño de su actividad profesional, 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 del Grupo Renfe se encuentra publicado tanto en su página web corporativa (www.renfe.com) como en la intranet de la compañía, siendo así accesible para todos los miembros de la organización, así como para terceros.

El compromiso del Grupo Renfe se pone de manifiesto en la creación de su Comisión del Código Ético: órgano encargado de velar por el cumplimiento del Código Ético, así como de resolver cualquier duda interpretativa en materia de ética e integridad.

El Reglamento de Funcionamiento de la Comisión del Código Ético del Grupo Renfe, publicado también tanto en la página web corporativa como en la intranet de la empresa, recoge toda la información relativa a su funcionamiento.

Canal Ético

Uno de los elementos esenciales del Modelo Organizativo y de Gestión para la prevención de delitos del Grupo Renfe es establecer mecanismos de comunicación de conductas relativas al incumplimiento de las normas de actuación y los principios recogidos en el Código Ético, que puedan implicar alguna irregularidad o acto contrario a la legalidad. Este mecanismo se ha configurado en el Grupo Renfe a través del Canal Ético.

El Canal Ético es accesible a través del buzón (codigoetico@renfe.es) por todos los empleados del Grupo Renfe, así como por cualquier tercero o grupos de interés. Adicionalmente a las denuncias, a través del Canal Ético se pueden realizar consultas y sugerencias sobre aspectos relativos a su interpretación y cumplimiento, así como del resto de normativa interna en la materia.

El Canal Ético cuenta con un Protocolo de Funcionamiento del Canal Ético donde se describe su funcionamiento.

Durante el año 2020 se han recibido un total de 26 comunicaciones a través del Buzón Ético, clasificándose 6 de ellas como denuncias, 7 como consultas y 9 se descartaron por no corresponder al Canal Ético su conocimiento. Asimismo, se iniciaron 2 investigaciones de oficio.

A través del Canal Ético, el Grupo Renfe no ha sido informado de ningún caso de corrupción confirmado en el ejercicio.

El Modelo Organizativo y de Prevención de Riesgos Penales del Grupo Renfe

Otro de los pilares básicos del compromiso del Grupo con la ética y la integridad es la prevención de riesgos penales, siguiendo la normativa de aplicación, así como las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de cumplimiento.

El Grupo Renfe trabaja en una serie de hitos con el objetivo de crear una verdadera cultura de cumplimiento corporativa y transmitirla a todos los miembros de la Organización.

Entre estos hitos destaca la aprobación de la Política de Cumplimiento Normativo y Cumplimiento Normativo Penal del Grupo Renfe que, en línea con los compromisos de nuestro Código Ético, pretende reforzar la voluntad de la compañía en dar cumplimiento a los valores que demanda nuestra sociedad en relación con la honestidad, la transparencia y la observancia estricta de la legalidad.

Con esta Política, se pretende seguir a la vanguardia del cumplimiento normativo y de la prevención de irregularidades, y dar un paso más en el compromiso de mejora continua de la Organización para situarse en los más altos estándares en materia de ética, integridad y profesionalidad en el desarrollo de nuestros negocios y desempeño de su actividad.

Los Principios y Fundamentos sobre los que se articula la Política de Cumplimiento Normativo y la de Cumplimiento Normativo Penal (Compliance) del Grupo Renfe, así como todos los elementos que se integran y/o derivan de la misma, son:

— Respeto absoluto por el cumplimiento de la legislación vigente que le sea de aplicación al Grupo Renfe, así como de toda la normativa interna existente.

El Consejo de Administración del Grupo Renfe pone de manifiesto su absoluto rechazo a cualquier tipo de ilícito o incumplimiento en el seno de la Organización de forma expresa, dejando así constancia de su aversión y rechazo a cualquier posible irregularidad.

— Hacer llegar, por parte de la Dirección del Grupo Renfe a todos los grupos de interés con los que se relaciona, el conjunto de valores éticos que impregnan la actividad de la Organización y que se ponen de manifiesto en nuestro Código Ético.

— Existencia de canales públicos y abiertos a los grupos de interés con los que la Organización se relaciona para que comuniquen cualquier sospecha o presunta irregularidad o incumplimiento, tanto del Código Ético del Grupo Renfe como de cualesquiera otras normativas internas y externas.

— Creación de un entorno de transparencia, ética y cumplimiento entre nuestros directivos y empleados mediante campañas de divulgación, sensibilización y formación.

Así, durante este ejercicio, la formación en materia de compliance y Código Ético se ha convertido en uno de los ejes fundamentales en materia de compliance dentro de la organización. En este sentido:

— Impartición de formación en la materia a los miembros del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial y sociedades mercantiles, así como al Comité de Dirección.

— Workshops con los equipos directivos del Grupo.

— Campaña de formación en formato e-learning para los empleados pertenecientes a Renfe.

— Programas de Acogida.

El Grupo Renfe se compromete a hacer seguimiento y mantener actualizado su sistema de gestión de riesgos, para garantizar la mejora continua y el buen hacer empresarial, con especial atención a los riesgos penales. Por su parte, desde el Consejo de Administración y la Dirección del Grupo Renfe se manifiesta el compromiso con el impulso constante de una verdadera cultura de prevención interna, siendo crítica la autorregulación y el autocontrol.

Transparencia

En el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, acceso, a la información y buen gobierno, el Grupo Renfe dispone de un apartado en su página web dedicado a la publicación de información relevante para garantizar la transparencia de su actividad, agrupada bajo el título “Gobierno corporativo y transparencia”. Desde esta sección se accede a información específica sobre el gobierno corporativo en Renfe, el código ético y otros aspectos del cumplimiento normativo, así como a la información económica y de actividad (www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/transparencia). Durante 2020, con motivo del lanzamiento de la nueva web corporativa de Renfe, la información sobre Transparencia también fue reestructurada para facilitar el acceso a los contenidos.

Desde el mismo apartado, las personas interesadas en obtener información adicional del Grupo Renfe que sea materia de la citada Ley de Transparencia, pueden enviar sus solicitudes a través del enlace al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado (www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/transparencia/ley-de-transparencia).

En 2020, Renfe recibió un total de 69 solicitudes de información a través del Portal de Transparencia que fueron atendidas en su totalidad dentro de los plazos definidos por la Ley. En 32 de las 69 solicitudes se concedió el total de la información requerida y en 17 más se brindó parcialmente. Las demás solicitudes fueron denegadas o inadmitidas por diversas razones. Los temas de interés predominantes estaban vinculados a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros, seguida por aspectos corporativos del Grupo.

También durante 2020 Renfe colaboró en la incorporación de contenidos del Grupo Renfe dentro de la Pasarela Digital Única, el espacio creado por el Parlamento Europeo para ofrecer a los ciudadanos y empresas información sobre derechos, obligaciones y procedimientos comunes a los Estados miembros (https://europa.eu/youreurope/citizens/index_es.htm).

Sistema de control interno

La entidad pública empresarial Renfe 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 2020 la ha realizado KPMG Auditores, S.L.

Hay que reseñar que, por la consideración de entidad pública empresarial, y en el caso del resto de sociedades del Grupo por tratarse de entidades de capital público, existen distintas comunicaciones periódicas a organismos: Tribunal de Cuentas, Banco de España, Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y Ministerio de Fomento, entre otras. Estas comunicaciones implican una supervisión adicional por organismos independientes que dotan de mayor seguridad y fiabilidad a la información del Grupo Renfe.

Como parte integrante y fundamental del Sistema de Control, el Grupo Renfe cuenta con la supervisión interna de toda la actividad del Grupo a cargo de 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 25/01/2020), 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.

Comisión de Auditoría y Control de Renfe

La entidad pública empresarial, en el marco de lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, consideró conveniente y oportuno, contar de forma voluntaria, con una Comisión de Auditoría y Control, dependiente del Consejo de Administración.

La Comisión tiene, entre sus funciones, servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del Auditor externo. Igualmente, aprueba el Plan anual de auditorías internas que lleva a cabo la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Esta Comisión, a 31 de diciembre de 2020, ha celebrado 5 reuniones y está integrada por: 1 Consejera-Presidenta, 2 Consejeros-Vocales, 1 Secretario No-Consejero y 1 Vicesecretaria No-Consejera.

Comisiones de Auditoría y Control de las cuatro Sociedades Mercantiles Estatales

La Comisión tiene, entre sus funciones servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del Auditor externo. Igualmente, aprueba el Programa Anual de Trabajo de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

En el año 2020 la Comisión de Auditoría y Control de Renfe Viajeros ha celebrado 7 reuniones. Por su parte, la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Mercancías, Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento, han celebrado 4 reuniones.

Estas Comisiones están integradas por un máximo de tres (3) Consejeros, sin funciones ejecutivas, designados de entre los miembros del Consejo de Administración de su sociedad, teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos.

Por último, cabe destacar que, dadas las circunstancias generadas por la pandemia, sobre todo en sus fases iniciales, además que el Grupo Renfe ya contaba con muchos de los procedimientos definidos, se ha trabajado en el desarrollo de un amplio catálogo de documentos internos.

Gestión de Riesgos

La Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Renfe establece el marco general de actuación, así como los principios básicos, los procedimientos y las responsabilidades para llevar a cabo el control y la gestión de los riesgos a los que debe enfrentarse el Grupo Renfe.

En la Política de Control y Gestión de Riesgos se definen las responsabilidades de los distintos miembros de la organización en relación con la existencia, definición, funcionamiento y supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos, siendo el Consejo de Administración el responsable de su existencia y la Alta Dirección el garante de su funcionamiento.

El objetivo de este Sistema de Gestión de Riesgos es asegurar razonablemente que todos los riesgos significativos son identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Se pretende lograr un entorno donde exista la capacidad de trabajar con riesgos de manera controlada, gestionándolos de una manera activa, permitiendo aprovechar nuevas oportunidades. Es por lo anterior, que, dadas las circunstancias propiciadas por la pandemia, el Área de gestión de riesgos generales llevó a cabo la reevaluación del perímetro y el modelo de gestión de los riesgos, así como del catálogo de riesgos y la posible interacción entre éstos. Además, se revisaron todos los demás eventos de riesgo existentes en el catálogo de riesgos de la organización y se estableció cuáles podían verse impactados en su valoración por los efectos de la pandemia (inter-relación de los riesgos).

Asimismo, el Grupo Renfe ha trabajado intensamente en este ámbito de la gestión de los riesgos generales-empresariales y ha establecido un modelo basado en la identificación de las amenazas específicas que pueden afectar a cada uno de los procesos recogidos en el Mapa de Procesos del Grupo Renfe, realizando además una evaluación periódica de riesgos y un reporte a la alta dirección. Además, con la adopción de este modelo de riesgos por procesos se promueve la participación activa de los trabajadores y se genera e impulsa una cultura de riesgos en la Organización.

Mediante la Gestión del Riesgo se pretende sistematizar los procedimientos y sistemas de control interno ya existentes en la Entidad, así como incrementar u optimizar las medidas de identificación, control y mejora en el caso de que se detectaran debilidades susceptibles de ser cubiertas.

En la metodología de trabajo establecida para el Sistema de Gestión de Riesgos se han definido los siguientes bloques de análisis y gestión.

Riesgos Generales o Empresariales (SGRG)

Son los riesgos de la empresa que podrían afectar a la consecución de sus objetivos. Su gestión permite tratar eficazmente la incertidumbre, identificando riesgos y oportunidades, y optimizando la capacidad de generar valor. Dentro de ellos encontramos riesgos estratégicos, operativos, económico financieros, etc. Se realiza desde un enfoque basado en la identificación, evaluación y gestión por procesos.

Riesgos de Gestión Específica (SGRE)

Son los riesgos susceptibles de materializarse en el ámbito de ciertas áreas o funciones de la empresa, que por sus características se consideran de especial trascendencia. Estas tipologías de riesgos tienen sus propios sistemas de gestión, con modelos y diseños específicos para abordar de la manera óptima la gestión, supervisión y mitigación de sus respectivos riesgos, y cumplir, en cada caso, con lo establecido en las correspondientes normativas. En este bloque se encuadran los riesgos vinculados a las áreas de Seguridad en la Circulación, Riesgos Medioambientales, Autoprotección, Seguridad, Riesgos Laborales, Seguridad de la Información, Compliance Penal y SCIIF (Sistema de Control Interno de la Información Financiera).

Evolución y medidas adoptadas

La Organización sigue trabajando en la mejora continua de aquellos sistemas de gestión específica que ya existían, y en la implantación y desarrollo de los sistemas de gestión de riesgos nuevos (Sistema de Riesgos Generales o Empresariales, SCIIF y Modelo de Compliance Penal).

El Grupo Renfe ha trabajado intensamente en este ámbito de la gestión de los riesgos generales-empresariales y ha establecido un modelo basado en la identificación de las amenazas específicas que pueden afectar a cada uno de los procesos recogidos en el Mapa de Procesos del Grupo Renfe. Además, con la adopción de este modelo de riesgos por procesos se promueve la participación de los trabajadores y se genera e impulsa una cultura de riesgos en la Organización.

Sistema de control interno de la información financiera

En el Grupo Renfe se ha implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (también SCIIF o Sistema), habiéndose definido un único SCIIF para todo el Grupo Renfe, como sistema de gestión específico dentro del Sistema de Gestión de Riesgos del Grupo.

El SCIIF es una parte del control interno y se configura como el conjunto de procesos que el Consejo de Administración, la Comisión 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. Mediante el SCIIF se formalizan y documentan dichos procesos y formas de trabajo, principalmente a través de las matrices de riesgos y controles.

El último responsable de la existencia y mantenimiento de un adecuado y efectivo SCIIF en Renfe Operadora y en las sociedades identificadas como relevantes de acuerdo con el alcance, es el Consejo de Administración de cada una de ellas. El responsable de su

implantación, junto con su diseño, evaluación y seguimiento, es el Comité de Dirección de Renfe. Auditoría Interna es la función encargada de la supervisión y evaluación del sistema, de la eficacia de los controles existentes y de realizar recomendaciones para la mejora del SCIIF. Por su parte, las Comisiones de Auditoría y Control supervisan el procedimiento y sistema de elaboración de la información financiera, para lo cual aprueban el plan de supervisión del SCIIF dentro del Plan Anual de Auditoría Interna.

La gestión del SCIIF se realiza desde la Dirección de Finanzas y Administración, dentro de la Dirección General Económico-Financiera, que es la encargada del mantenimiento y actualización del sistema, realizando los procesos de autoevaluación o reporting, identificando nuevos riesgos y controles y proponiendo planes de acción para la mejora del control. La función responsable del SCIIF también desarrolla labores de supervisión en su ámbito de actuación, ejerciendo la supervisión continua y realizando una monitorización sobre el cumplimiento y la eficacia del SCIIF mediante los procesos de autoevaluación.

La Dirección General Económico-Financiera es la encargada de mantener actualizada la normativa económico-financiera de la que dispone el Grupo, que recoge los principales procedimientos administrativos y de políticas contables que afectan a sus operaciones, así como de interpretar y resolver dudas acerca de su aplicación. Esta normativa se encuentra disponible en la Intranet de la compañía.

Durante el ejercicio 2020:

- Se han llevado a cabo trabajos de autoevaluación o reporting, además de la revisión y actualización de algunos procesos SCIIF.
- Se ha puesto en marcha una herramienta informática que da soporte a la gestión del SCIIF.
- Se han impartido jornadas formativas sobre el SCIIF y la herramienta informática a diferentes grupos de usuarios.

— Renfe, junto con otras empresas relevantes, participa en un espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito.

— Se han realizado por parte de Auditoría Interna las auditorías de cinco de los procesos SCIIF: Ingresos de Renfe Alquiler de Material Ferroviario; Fiscalidad; Relaciones con Adif; Cierre, Reporte y Consolidación; y Compras de Renfe Fabricación y Mantenimiento. Se han presentado los informes correspondientes a dichas auditorías de procesos SCIIF a las Comisiones de Auditoría y Control correspondientes.

— Asimismo, se ha realizado por parte de Auditoría Interna el seguimiento de los planes de acción del informe de auditoría del proceso SCIIF de Compras (Renfe Operadora y Renfe Mercancías) realizada en el ejercicio 2019.

Riesgos laborales

En materia de Prevención de Riesgos Laborales (en adelante, PRL) el Grupo Renfe dispone de un Procedimiento General denominado Plan de Prevención de Riesgos Laborales que establece la política preventiva y las competencias y responsabilidades en el Grupo, configurándose como el Sistema de Gestión de PRL cuyo objetivo fundamental es la integración de la PRL en todas las actividades del Grupo Renfe y la implantación de las medidas preventivas necesarias para alcanzar dicho objetivo.

Para el desarrollo del citado Plan, existen diversos procedimientos, protocolos, instrucciones y herramientas de gestión, contemplados en el mismo. De éstos, hay que destacar los Procedimientos Operativos de Prevención 1 –Evaluación de riesgos- y 18 –Seguimiento y control de la planificación preventiva- en los que se establecen los procesos de identificación, evaluación de los riesgos existentes en los puestos de trabajo y la implantación de las medidas correctoras que correspondan para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores del Grupo Renfe.

Tanto el Plan de PRL como los diferentes procedimientos, protocolos, instrucciones y herramientas de gestión están elaborados de acuerdo con lo determinado, principalmente, por la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales y el RD 39/1997, de 17 de enero, por el que se prueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.



Lucha contra la corrupción y el soborno

Respecto a la lucha contra la corrupción y el soborno, el Código Ético del Grupo Renfe supone un paso más en el compromiso de la organización con la ética y la integridad que rigen su gestión empresarial y su cultura corporativa. Asimismo, el Grupo Renfe cuenta con un Modelo Organizativo y de Prevención de Riesgos Penales, con el objetivo final de prevenir la comisión de los delitos que hipotéticamente pudieran darse en el seno de la Organización y establecer un sistema eficaz y adecuado de supervisión y control del cumplimiento de la normativa y controles internos que permita identificar de forma temprana cualquier irregularidad o debilidad que pudiera darse en la ejecución de los procesos internos e implementar las medidas necesarias para evitar dichos riesgos.

El Grupo Renfe, con el ánimo de seguir un criterio de máximos y ser prudente en la gestión de los riesgos penales ha analizado todos los delitos de los que podría ser responsable penalmente la persona jurídica, aun cuando la probabilidad y el impacto de su materialización fueran bajo. Más en concreto, se han analizado todos los delitos de los que podría ser directamente responsables sus Sociedades Mercantiles Estatales como aquellos en los que el Grupo se puede ver afectado por la imposición de posibles consecuencias accesorias. La valoración de cada uno de los riesgos penales se ha realizado en términos de probabilidad e impacto.

El Grupo Rente ha realizado importantes trabajos para la actualización y verificación del Modelo de Compliance Penal. Entre los trabajos realizados por el Grupo Renfe, destacan:

- Modelo de organización y gestión para la prevención de los riesgos penales.
- Política de cumplimiento normativo y cumplimiento normativo penal.
- Análisis de riesgos penales.
- Sistema disciplinario.
- Código Ético: Canal Ético: comisión del Código Ético, Reglamento de Funcionamiento.
- Elaboración clausulados de cumplimiento normativo a proveedores.

Para la lucha contra la corrupción y el soborno adicionalmente, el Grupo Renfe cuenta con las medidas, procedimientos y controles recogidos en el entorno de control de las actividades y departamentos relacionados con temas de auditoría y económico-financieros, los cuales permiten mitigar y controlar estos riesgos y, en consecuencia, los delitos económicos de los que puede ser penalmente responsable la persona jurídica recogidos en nuestro Modelo de Prevención de Delitos, entre ellos actos relacionados con la corrupción y el soborno.

El régimen de contratación y adquisición para Grupo Renfe se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de que para la preparación y adjudicación de los contratos le sea de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública.

En los pliegos para cualquier licitación en el Grupo Renfe se asegura la competencia y capacitación técnica y legal, así como la independencia de los licitadores.

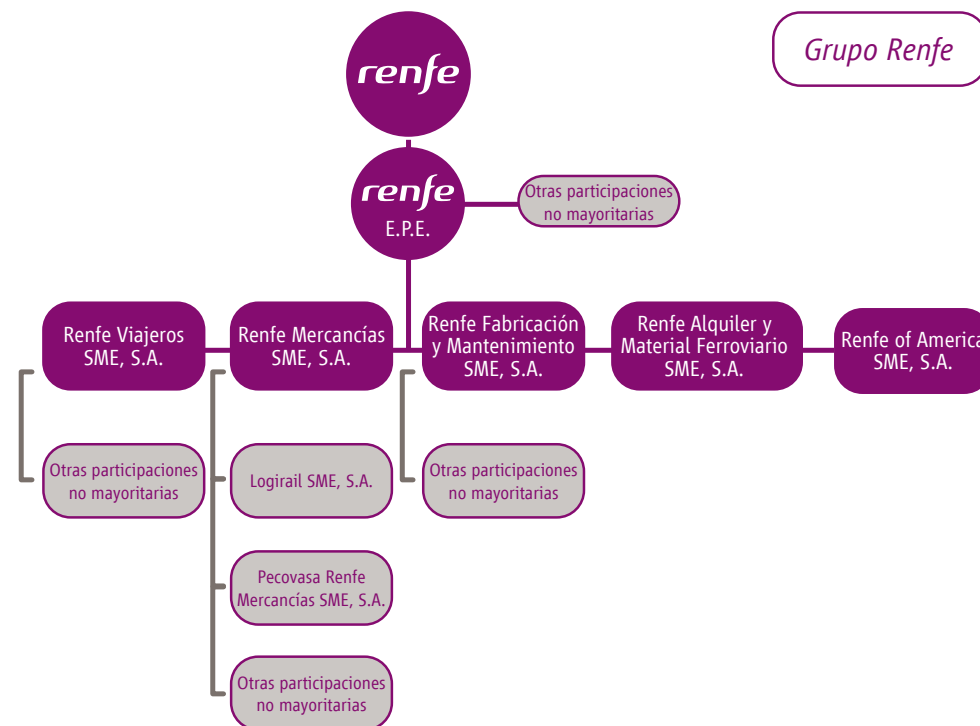
Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación

El actual Grupo Renfe surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

El objetivo de dicho RDL, como dice su introducción, es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a la antigua Renfe de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a Renfe, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico.



Como se ha señalado, la actual Entidad Pública Empresarial Renfe quedó constituida como cabecera del Grupo de sociedades que se citan y cuyo perímetro de consolidación contable se presenta en el siguiente punto de este informe.

En este nuevo modelo, el objetivo primordial de la Entidad Pública Empresarial es el de asegurar la coordinación y la asignación de una manera eficiente de los recursos públicos, actuando como matriz del Grupo y desempeñando funciones corporativas y de servicios, además de gestionar la tenencia de las participaciones en las nuevas sociedades.

La Entidad Pública Empresarial Renfe, tiene participación directa o indirectamente, en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:



SOCIEDAD O ENTIDAD PARTICIPADA VINCULACIÓN PARTICIPACIÓN

Renfe Viajeros SME, S.A.	Grupo	100%
Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	100%
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	Grupo	100%
Renfe Alquiler De Material Ferroviario SME, S.A.	Grupo	100%
Renfe of America, L.L.C.	Grupo	100%
Logirail SME, S.A.	Grupo	100%
Pecovasa Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	85,45%
Puerto Seco Ventastur, S.A. (en liquidación)	Grupo	Indirecta a través de PECOVASA
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	50%
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	Multigrupo	49%
Raisider Ferrocarril, S.L.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Atlántico, S.A.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Hendaye Manutention	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Mediterraneo, S.A.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider Atlántico
Railsider Servicios Externos, S.L.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider Mediterráneo
Construrail, S.A.	Asociada	49%
Conte Rail, S.A.	Multigrupo	50%
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	40%
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	36,36%
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Asociada	20,36%
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (Escisión de Albatros Alcazar, S.A.) (en liquidación)	Multigrupo	50%
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM)	Asociada	26,9%
Saudi Spanish Train Project Co LTD	Asociada	Indirecta a través de CAVMM
Européenne pour La Financement De Materiel Ferroviaire (EUROFIMA)	Asociada	5,22%

Renfe Viajeros SME, S.A.

Renfe Viajeros cuenta a cierre de 2020 con participación en la sociedad Elipsos Internacional, S.A., creada en diciembre de 2000, bajo la fórmula de una *joint venture*. Es una empresa conjunta de derecho español, participada a partes iguales por SVD/SNCF y Renfe Viajeros.

Asimismo, tiene una participación del 33% en Logirail SME, S.A.

Renfe Mercancías SME, S.A.

Renfe Mercancías está integrada por varias compañías especializadas en las distintas áreas de negocio de la sociedad. Estas sociedades filiales y participadas, en unos casos, le aportan flexibilidad a la hora de realizar algunos de los servicios complementarios al transporte, núcleo de su actividad, y, en otros casos, le permiten contar con socios estratégicos que mejoran su posicionamiento en determinados mercados.

Sociedades participadas por Renfe Mercancías SME, S.A.

SOCIEDAD O ENTIDAD PARTICIPADA	PARTICIPACIÓN DE RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.
Logirail SME, S.A.	34%
PECOVASA Renfe Mercancías SME, S.A.	85,45%
Alfil Logistics, S.A.	40%
Construrail, S.A.	49%
Conte Rail, S.A.	50%
TRANSFESA, S.A.	20,36%
SEMAT, S.A.	36,36%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%

Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.

Renfe tiene participadas con los fabricantes las siguientes Sociedades Mercantiles (51% fabricante y 49% Renfe Fabricación y Mantenimiento). De este modo, se crearon entre 2002 y 2008 un total de cinco sociedades de mantenimiento: Nertus, Actren, Btren, Erion e Irvia.

Sociedades participadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.

SOCIEDAD O ENTIDAD PARTICIPADA	PARTICIPACIÓN DE RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SME, S.A.	EMPRESA	
		DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN
Nertus Mantenimiento Ferroviario y Servicios, S.A.	49%	Siemens, S.A.	51%
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	49%	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF)	51%
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	49%	Bombardier European Holdings, S.L.U.	51%
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	49%	STADLER Rail Valencia, S.A.U	51%
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	49%	Alstom Transporte, S.A.U.	51%
AlbiTren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (en liquidación)	50%	Grupo Albatros, S.L.	50%

Asimismo, tiene una participación del 33% en Logirail SME, S.A.

Acerca del Informe anual



Acerca del Informe anual

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 y de diversidad 2020 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2020 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 of America 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 a la Ley 11/ 18 sobre información no financiera y de conformidad con la guía Global Reporting Initiative (GRI) en su opción esencial, siguiendo los principios y contenidos definidos en GRI Standards 2016 de aplicación. En 2020 Renfe ha decidido elaborar su informe de acuerdo a la opción de conformidad esencial, reportando al menos un indicador de los aspectos considerados relevantes para la compañía. La selección de aspectos relevantes se ha llevado a cabo en base a los resultados del análisis de materialidad. Este informe constituye el Estado de Información No Financiera de Grupo Renfe en 2020.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores GRI de desempeño 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 el Informe del Estado de la Información No Financiera y de diversidad 2019 de Renfe. El informe se puede consultar en las páginas web de Global Compact, de la Red Española del Pacto Mundial y de Renfe.

Análisis de materialidad

Para la elaboración de este informe Renfe realizó un análisis de materialidad. Para dicho análisis, Renfe ha identificado una relación de asuntos a través del análisis de diversas fuentes de información (estándares de reporting, análisis de prensa e informes de empresas del sector). Esos asuntos han sido posteriormente valorados en función de la relevancia para la compañía y en función de la relevancia para sus grupos de interés.

En el ámbito externo, se han realizado análisis comparativos tanto con empresas del mismo sector como de otros sectores. Asimismo, se ha evaluado la temática de las opiniones e informaciones referidas al Grupo Renfe reflejadas en prensa y redes sociales. Por último, Renfe mantiene con sus grupos de interés una fluida relación de confianza basada en el diálogo continuo, lo que facilita el conocimiento de sus expectativas y la comunicación de las consecuciones alcanzadas respecto a los objetivos empresariales.

Asuntos relevantes

○ **Ámbito operacional y de gestión**

- Calidad del servicio y satisfacción de los clientes.
- Experiencia del cliente.
- Flexibilidad comercial y oferta especializada.
- Nuevos productos y servicios.
- Seguridad Integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad).
- Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización.
- Presencia internacional.

○ **Ámbito de Gobierno Corporativo**

- Prevención de la corrupción.
- Ética y cumplimiento normativo.
- Gestión del riesgo.
- Transparencia.
- Gobierno y estrategia de empresa.
- Gestión de la cadena de suministro.
- Composición y funcionamiento de los órganos de gobierno.

○ **Ámbito económico**

- Resultados económicos.
- Inversiones.
- Relación económica con las administraciones españolas, central y europeas.
- Gestión de los recursos públicos.

○ **Ámbito social**

- Relación y diálogo con los grupos de interés.
- Impacto en las comunidades locales en las que operamos.
- Desarrollo profesional y reconocimiento laboral.
- Comunicación bidireccional y transparente.
- Gestión de la diversidad y la igualdad.
- Salud y seguridad laboral.

○ **Ámbito ambiental**

- Lucha contra el cambio climático y eficiencia energética.
- Sistemas de gestión ambiental.
- Protección frente al ruido.
- Impactos ambientales diversos (contaminación de suelos y vertidos, prevención de incendios, gestión de residuos, etc.).
- Contribución a la preservación de la diversidad.



Acerca del Informe anual

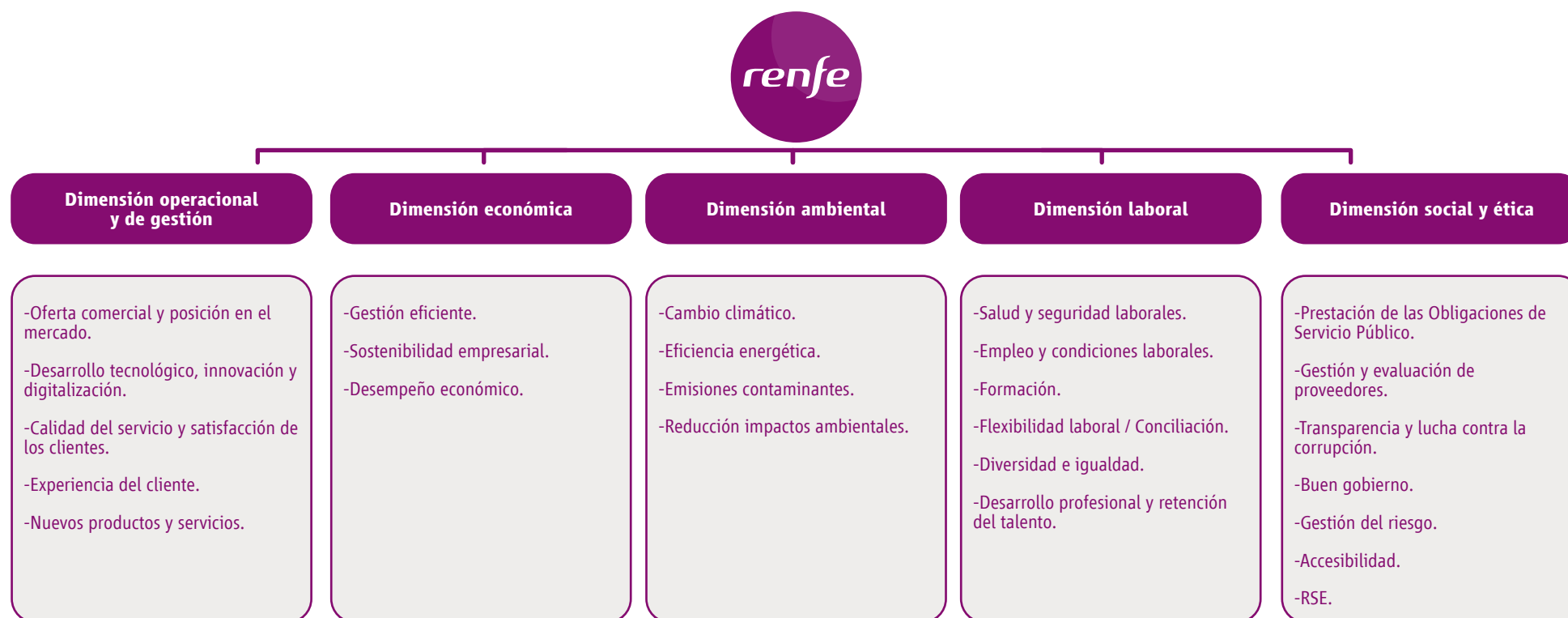
A partir de su relevancia, grado de influencia y relación, el Grupo Renfe ha identificado como sus principales grupos de interés los siguientes:

PRINCIPALES GRUPOS DE INTERÉS	CANALES DE COMUNICACIÓN	ASUNTOS RELEVANTES
Cientes	<ul style="list-style-type: none"> • Canales y puntos de atención al cliente. • Web Corporativa. • Redes Sociales. • Encuestas de satisfacción. • Reuniones y comités de Clientes. • Ferias, foros y encuentros. • Campañas de publicidad. • Revista "Club +renfe". 	<ul style="list-style-type: none"> • Salud. • Calidad del servicio y satisfacción de los clientes. • Seguridad Integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad). • Experiencia del cliente. Nuevos productos. • Flexibilidad comercial y oferta especializada. • Servicios online. • Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización. • Empresa socialmente responsable.
Empleados	<ul style="list-style-type: none"> • Intranet Corporativa y Web Corporativa. • Correo electrónico. • Entornos colaborativos 2.0. • Cartas y mensajes personalizados. • Campañas específicas para colectivos. • Reuniones y encuentros informales. • Acciones formativas. • Redes sociales. • Comités de representación. • Puestos de comunicación en centros de trabajo operativos. • Canal Ético. 	<ul style="list-style-type: none"> • Salud y seguridad laboral. • Comunicación bidireccional y transparente. • Dirección de la compañía y sostenibilidad empresarial. • Desarrollo profesional y reconocimiento laboral. • Condiciones laborales. • Flexibilidad laboral / Conciliación. • Construcción de la reputación de Renfe como empleador. • Compromiso con los valores de Renfe.

PRINCIPALES GRUPOS DE INTERÉS	CANALES DE COMUNICACIÓN	ASUNTOS RELEVANTES
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> • Perfil del contratante. Licitaciones. • Reuniones. • Congresos, ferias y foros. • Canal Ético. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ética y cumplimiento normativo. • Prevención de la corrupción. • Transparencia. • Gestión de la cadena de suministro.
Sociedad	<ul style="list-style-type: none"> • Participación en asociaciones y proyectos nacionales e internacionales. • Encuentros y foros. • Web Corporativa. • Informe Anual de RSE. • Notas de Prensa. • Redes sociales. • Campañas de publicidad. • Canal Ético. 	<ul style="list-style-type: none"> • Obligaciones de Servicio Público. • Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización. • Nuevos productos y servicios. • Programas de responsabilidad social corporativa. • Sostenibilidad ambiental. • Buen gobierno y comportamiento ético.
Administraciones Públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Web Corporativa. • Encuentros y foros. • Informe Anual de RSC. • Notas de Prensa. • Redes sociales. • Relaciones institucionales (Comunidades Autónomas, Administraciones Públicas, Congreso, Senado, etc.) • Canal Ético. 	<ul style="list-style-type: none"> • Relación económica con Administraciones españolas y europeas. • Obligaciones de Servicio Público. • Inversiones. • Gestión de los recursos públicos. • Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización. • Nuevos productos y servicios. • Programas de responsabilidad social corporativa. • Sostenibilidad ambiental. • Buen gobierno y comportamiento ético.

Del análisis conjunto de los asuntos relevantes para cada grupo de interés y de los aspectos más importantes para la actividad empresarial, se han extraído aquellas materias con mayor

impacto y/o relevancia para el Grupo Renfe, que han sido clasificadas en cinco dimensiones (operacional, económica, ambiental, laboral y social y ética).



Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
Incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	102-1	Nombre de la organización			• Grupo Renfe	7-8	
	102-2	Actividades, marcas, productos y servicios			• Sociedades del Grupo Renfe • Marcas y productos y servicios	8, 20-22	
	102-3	Ubicación de la sede			• Sociedades del Grupo Renfe	10	
	102-4	Ubicación de las operaciones			• Obligaciones de servicio público • Internacionalización	24-25 33-37	
	102-5	Propiedad y forma jurídica			• Naturaleza jurídica y titularidad	140-142	
	102-6	Mercados y servicios (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientela y beneficiarios)			• Sociedades del Grupo Renfe • Marcas, productos y servicios • Obligaciones de servicio público • Internacionalización	10 20-22 24-25 33-37	
	102-7	Tamaño de la organización			• Principales indicadores del grupo • Generando empleo	8-9 12 16 57	
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional; número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo, promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	1, 6	8	• Generando empleo	57-64	
	102-9	Cadena de suministro	3, 6	8	• Proveedores	31-33	
Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad, los procedimientos de evaluación o certificación ambiental; los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales; la aplicación del principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.	102-11	Principio o enfoque de precaución	7, 8	7, 13	• Renfe, proveedor de Sostenibilidad • Minimizando riesgos ambientales • Gobierno corporativo: Gestión de riesgos	87-92 93-99 170-172	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.

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
Las acciones de asociación o patrocinio.	102-12	Iniciativas externas		17	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad en Renfe: Participación en foros externos Colaboración con Fundaciones, Organizaciones y Asociaciones 	103 109-113 121 127-129 132	
	102-13	Afiliación a asociaciones		17	<ul style="list-style-type: none"> Relaciones Institucionales Internacionales y de Cooperación Acuerdos de colaboración con la accesibilidad Participación en foros externos 	37 112-113 121	

ESTRATEGIA

Sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.						11-12 23-24	
Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	102-15	Impactos, riesgos y oportunidades principales				170-172	Durante 2020, la compañía ha seguido avanzando en el desarrollo del Sistema de Gestión de Riesgos Generales de Renfe (SGRG), Modelo de Compliance Penal y SCIIF. Asimismo, Renfe tiene identificado los riesgos vinculados a las áreas de Seguridad en la Circulación, Medioambiente, Autoprotección, Seguridad, Riesgos Laborales y Seguridad de la Información. Durante 2021 se va a seguir avanzado en estos asuntos mediante la identificación, priorización, evaluación y medidas de contención y mitigación de riesgos.

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ÉTICA E INTEGRIDAD							
	102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	1, 2, 6, 7, 10	5, 8, 12, 16	<ul style="list-style-type: none"> Misión y visión Gobierno Corporativo: Políticas del Grupo Renfe Código ético Transparencia Sistema de control Gestión de riesgos Lucha contra la corrupción y el soborno 	10 164-166 166 168 168-169 170-172 173	
	102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	1, 2, 6, 7, 10	5, 8, 12, 16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético Lucha contra la corrupción y el soborno 	166-173	
GOBERNANZA							
	102-18	Estructura de la gobernanza			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora Sociedades Mercantiles Estatales Órgano de Gestión interna. Comité de Dirección 	142-144 157-160 162-163	
	102-19	Delegación de autoridad			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Delegación de funciones Sociedades Mercantiles Estatales: Delegación de funciones 	144-145 152-153	
	102-20	Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Funciones del Consejo de Administración Sociedades Mercantiles Estatales: Funciones 	144-145 151-153	
	102-21	Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales			<ul style="list-style-type: none"> Diálogo con los Grupos de Interés Análisis de materialidad 	113-115 178-181	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
GOBERNANZA							
	102-22	Composición del órgano máximo de gobierno y sus comités			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora Sociedades Mercantiles Estatales Órgano de Gestión interna. Comité de Dirección 	142-144 153-154 157-158	
	102-23	Presidente del máximo órgano de gobierno			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora. Sociedades Mercantiles Estatales 	142-144 153-154 158	
	102-26	Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Funciones del Consejo de Administración Sociedades Mercantiles Estatales: Funciones 	144-145	
	102-27	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno			<ul style="list-style-type: none"> Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: perfil de los integrantes del Consejo de Administración Órgano de Gestión interna. Comité de Dirección: perfil de los integrantes del Comité de Dirección 	145-149 158-160	
Una descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones, que incluirá los 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.	102-29	Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	1, 2, 6, 7, 8, 10	5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16	<ul style="list-style-type: none"> Minimizando riesgos ambientales Contribución al progreso social 	93 164-166	Actualmente se está trabajando en un análisis de riesgos que serán reportados en posteriores informes.
Los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores, de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia utilizados para cada materia.	102-30 102-31	Eficacia de los procesos de gestión del riesgo. Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales.	1, 2, 6, 7, 8, 10	5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16	<ul style="list-style-type: none"> Minimizando riesgos ambientales Contribución al progreso social 	103 164-166 170	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
GOBERNANZA							
	102-32	Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad			• Análisis de materialidad	144-145 151-153 178-179	
	102-33	Comunicación de preocupaciones críticas			• Análisis de materialidad	178-179	
	102-34	Naturaleza y número total de preocupaciones críticas			• Análisis de materialidad	178-179	
La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones,	102-35	Políticas de remuneración	6	5, 8	• Generando empleo: remuneración media por categoría profesional, edad y sexo	68-69	La remuneración media de la alta dirección, incluido el Presidente, ha sido de 122.975,49 euros incluyendo la retribución fija y los complementos variable y de puesto.
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS							
	102-40	Lista de los grupos de interés			• Diálogo con los Grupos de Interés • Análisis de materialidad	113-115 178-181	
	102-41	Acuerdos de negociación colectiva			• Relaciones sociales: Convenio Colectivo Grupo Renfe	71 75	
	102-42	Identificación y selección de grupos de interés			• Diálogo con los Grupos de Interés • Análisis de materialidad	113-115 178-181	
	102-43	Enfoque para la participación de grupos de interés			• Indicadores de calidad percibida • Diálogo con los Grupos de Interés • Análisis de materialidad	28 113-115 178-181	
	102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	1, 2, 7, 9, 10	5, 8, 9, 11, 13, 16	• Análisis de materialidad	178-179 181	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA							
	102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados			• Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación	174-176	
	102-46	Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema			• Análisis de materialidad	178-179 181	
Análisis de Materialidad.	102-47	Lista de temas materiales			• Análisis de materialidad	178-179 181	
	102-48	Reexpresión de la información					Los cambios y reexpresiones de la información se especifican en cada caso a lo largo de este informe.
Si la compañía da cumplimiento a la ley de información no financiera emitiendo un informe separado, debe indicarse de manera expresa que dicha información forma parte del informe de gestión.	102-49	Cambio en la elaboración de informes			• Acerca del Informe anual	177-178	El presente informe además de dar cumplimiento a GRI en su opción esencial, da cumplimiento a la Ley 11/2018 sobre información no financiera.
PERFIL DE LA MEMORIA							
	102-50	Período objeto del informe			• Acerca del Informe anual	177-178	2020
	102-51	Fecha del último informe			• Acerca del Informe anual	177-178	2019
	102-52	Ciclo de elaboración de informes			• Acerca del Informe anual	177-178	Anual
	102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe			• Diálogo con los Grupos de Interés	201	rse@renfe.es
Marco de reporting nacional, europeo o internacional utilizado para la selección de indicadores clave de resultados no financieros.	102-54	Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI			• Acerca del Informe anual	177-178	Este informe se ha elaborado de conformidad con los estándares GRI: opción Esencial.
	102-55	Índice de contenidos GRI			• Índice de contenidos GRI, Pacto Mundial y ODS	182-199	
	102-56	Verificación externa				200	El presente informe del estado de información no financiera y diversidad se ha revisado externamente con respecto al cumplimiento de la ley 11/2018

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN							
	103-1	Explicación del tema material y su cobertura.				28, 31, 57, 72, 87, 103, 166, 173	La explicación de cada tema material se detalla en el apartado correspondiente del presente informe.
	103-2	El enfoque de gestión y sus componentes.				28, 31, 57, 72, 87, 103, 166, 173	El enfoque de cada tema material se explica en el apartado correspondiente del presente informe.
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión.				28, 31, 57, 72, 87, 103, 166, 173	La evaluación de enfoque de cada tema material se reporta en el apartado correspondiente del informe mediante los impactos reportados.
DESEMPEÑO ECONÓMICO							
ENFOQUE DE GESTIÓN: DESEMPEÑO ECONÓMICO							
Los beneficios obtenidos país por país; los impuestos sobre beneficios pagados.	201-1	Valor económico directo generado y distribuido.		8	<ul style="list-style-type: none"> Principales indicadores del Grupo Sociedades del Grupo 	8-9 12-13 16	
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; las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático; las 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.	201-2	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático.	7, 8	7, 8, 11, 13	<ul style="list-style-type: none"> Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 	90	
Las subvenciones públicas recibidas.	201-4	Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno	6	9, 11	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	26-27	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRESENCIA EN EL MERCADO							
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor; brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	202-1	Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local.		8	• Gestión de la diversidad: remuneraciones	67-70	
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo local.	202-2	Proporción de altos ejecutivos contratados en la comunidad local.			• Generando empleo • Contribución al progreso social	57 103	
ENFOQUE DE GESTIÓN: CONSECUENCIAS ECONÓMICAS INDIRECTAS							
	203-1	Inversión en infraestructuras y servicios apoyados.	6	8, 9, 11, 13	• Sociedades del Grupo Renfe	12-13 16 20-22	
El impacto de la actividad de la sociedad en el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio.	203-2	Impactos económicos indirectos significativos.	1, 7, 8	8, 9, 11	• Renfe, proveedores de Sostenibilidad • Contribución al progreso social	87 103 121 127-129 132	
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRÁCTICAS DE ADQUISICIÓN							
La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales; consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental; sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	204	Prácticas de adquisición.			• Proveedores	31-33	
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio.	204-1	Proporción de gasto en proveedores locales.	2	8	• Principales indicadores del grupo • Proveedores	8-9 31-33	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN							
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno; medidas para luchar contra el blanqueo de capitales, aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	205-1	Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción.	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno corporativo: política relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno 	166 173	Asimismo, se han definido acciones durante el 2020 para prevenir cualquier tipo de actividad delictiva. Renfe no ha realizado aportaciones sobre acciones de influencia en campañas políticas o la legislación (organización sectorial, lobby, tradeassoc.)
	205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción.	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno corporativo 	164 166-167	
	205-3	Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas.					Durante 2020 no se ha producido ningún caso de corrupción ni de soborno.

DESEMPEÑO AMBIENTAL

ENFOQUE DE GESTIÓN: MATERIALES

Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	301-1	Materiales utilizados por peso o volumen.	7, 8	13	<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos 	98-99	
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos; acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	301-2	Insumos reciclados utilizados.			<ul style="list-style-type: none"> Vehículos ferroviarios y economía circular 		Renfe reconoce dificultades externas para valorizar y reciclar algunos residuos no peligrosos, tales como los procedentes de los trenes de viajeros. Superarlas constituirá una de las prioridades en la gestión ambiental en 2021.

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRODUCTOS Y SERVICIOS							
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos; acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	301-3	Productos reutilizados y materiales de envasado.			<ul style="list-style-type: none"> Economía circular y gestión de residuos. Desperdicio alimentario en trenes 	97	
ENFOQUE DE GESTIÓN: ENERGÍA							
Consumo, directo e indirecto, de energía, medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	302-1	Consumo energético dentro de la organización.	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España 	89	
	302-3	Intensidad energética.	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España 	90	
Consumo, directo e indirecto, de energía, medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	302-4	Reducción del consumo energético.	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España 	89-90	
	302-5	Reducciones de los requerimientos energéticos de los productos y servicios.	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España 	89-90	
ENFOQUE DE GESTIÓN: AGUA							
El consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales.	303-1	Extracción de agua por fuente.			<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos no enrgéticos 	99	
ENFOQUE DE GESTIÓN: BIODIVERSIDAD							
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad.	304	BIODIVERSIDAD				100-101	
	304-1	Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas.	7, 9	8	<ul style="list-style-type: none"> Preservando la biodiversidad 	101	
Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad.	7, 9	8	<ul style="list-style-type: none"> Preservando la biodiversidad 	100-101	No se han producido impactos significativos en la biodiversidad.

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: EMISIONES							
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; las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático; las 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.	305-1	Emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	7, 8, 13	• Afecciones a la atmósfera: cambio climático	94-95	
	305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	7, 8, 9	7, 8, 13	• Afecciones a la atmósfera: cambio climático	94-95	
	305-4	Intensidad de las emisiones de GEI.	7, 8, 9	7, 8, 13	• Afecciones a la atmósfera: cambio climático	94-95	
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; las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático; las 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.	305-5	Reducción de las emisiones de GEI.	7, 8, 9	7, 8, 13	• Afecciones a la atmósfera: cambio climático	94-95	

ENFOQUE DE GESTIÓN: EFLUENTES Y RESIDUOS

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
DESEMPEÑO SOCIAL							
ENFOQUE DE GESTIÓN: EMPLEO							
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional; número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo, promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional, número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional; las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor; brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad, la remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	401	EMPLEO	1,6	5,8	• Gestión de la diversidad	58-69	
Organización del tiempo de trabajo,		EMPLEO	1,6	5,8	• Organización del tiempo de trabajo	71	
Implantación de políticas de desconexión laboral.		EMPLEO	1,6	5,8	• Estabilidad laboral	70	
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	1, 6	5,8	• Estabilidad laboral	64-66	
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	401-2	Prestaciones sociales a los empleados	1, 6	5,8	• Conciliación en Renfe	71	
	401-3	Permiso parental	1, 6	5,8	• Relaciones Sociales: bajas paternas y maternales	75	
ENFOQUE DE GESTIÓN: RELACIONES ENTRE LOS TRABAJADORES Y LA DIRECCIÓN							
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	402	RELACIONES LABORALES	1, 6	5,8	• Relaciones Sociales	75	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO							
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	403	SEGURIDAD Y SALUD LABORAL	1, 6	3,5	• Seguridad y salud laboral	72-74 76	
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país.	403-1	Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad.	1, 3	8	• Relaciones sociales • Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos	75	
Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad desagregado por sexo. Número de horas de absentismo.	403-2	Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	1	3, 8	• Organización del trabajo	71-72	
Las enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	403-3	Trabajadores con alta incidencia o alto riesgo de enfermedades relacionadas con su actividad	1	3, 8	• Seguridad y salud laboral	72	
El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	403-4	Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos	3	3, 8	• Relaciones Sociales	75	
ENFOQUE DE GESTIÓN: CAPACITACIÓN Y EDUCACIÓN							
Las políticas implementadas en el campo de la formación.	404	FORMACION Y DESARROLLO PROFESIONAL			• Gestión del Talento: Estrategia de Formación	76-78	
La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Media de horas de formación al año por empleado	1	4, 8	• Seguridad y salud laboral • Gestión del talento: Estrategia de Formación	77	
	404-2	Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	• Gestión del Talento	78-81	
	404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	1, 6	8	• Relaciones sociales: Diálogo Social	75	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES							
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres; planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), 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; la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	405	DIVERSIDAD			<ul style="list-style-type: none"> • Empleados con discapacidad • Igualdad 	70 84	
Política de diversidad aplicada en relación con el consejo de administración, de dirección y de las comisiones especializadas que se constituyan en su seno, por lo que respecta a cuestiones como la edad, el género, la discapacidad o la formación y experiencia profesional de sus miembros; incluyendo sus objetivos, las medidas adoptadas, la forma en la que se han aplicado, en particular, los procedimientos para procurar incluir en el consejo de administración un número de mujeres que permita alcanzar una presencia equilibrada de mujeres y hombres y los resultados en el período de presentación de informes, así como las medidas que, en su caso, hubiera acordado respecto de estas cuestiones la comisión de nombramientos.	405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados.	6	5, 8	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la diversidad. • Gobierno Corporativo: Órganos de Gobierno 	58-59 157-158	
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor; brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	1, 6	5, 8	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la diversidad: remuneraciones 	67-69	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: NO DISCRIMINACIÓN							
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; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; Igualdad: medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres; planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), 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; la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas		5, 8	<ul style="list-style-type: none"> • Empleados con discapacidad • Igualdad • Accesibilidad en Renfe 	70 83-85 109-113 166-167	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riesgos en relación con la vulneración de los Derecho Humanos.
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.					<ul style="list-style-type: none"> • Políticas del Grupo Renfe 	166-167	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riesgos en relación con la vulneración de los Derecho Humanos.
Accesibilidad universal personas con discapacidad.			6	8,10	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad en Renfe 	109-113	
Empleados con discapacidad.			6	8,10	<ul style="list-style-type: none"> • Empleados con Discapacidad 	70	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA							
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; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; 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. Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	407	LIBERTAD DE ASOCIACIÓN	3	8	<ul style="list-style-type: none"> Igualdad Políticas del Grupo Renfe 	75 83-85 165-166	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riesgos en relación con la vulneración de los Derechos Humanos.

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: TRABAJO INFANTIL, TRABAJO FORZOSO, MEDIDAS DE SEGURIDAD, EVALUACIÓN							
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; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; 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.	Referencia a: 408-1 409-1 410-1 411-1 412-1 412-2	DERECHOS HUMANOS	1, 2	8		75 83-85 165-166	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riesgos en relación con la vulneración de los Derechos Humanos.
ENFOQUE DE GESTIÓN: COMUNIDADES LOCALES							
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos;	413	COMUNIDADES LOCALES			<ul style="list-style-type: none"> • Contribución al progreso social • Acción social 	103 109-113 121 127-129 132	
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo		8, 9, 10, 11, 13	<ul style="list-style-type: none"> • Acción social 	113-116	
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	413-2	Operaciones con impactos negativos significativos – reales o potenciales- en las comunidades locales		8, 9, 10, 11, 13	<ul style="list-style-type: none"> • Contribución al progreso social • Acción social 	103 109-113 121 127-129 132	

REQUISITO LEY 11/2018	GRI ESTÁNDAR	RESUMEN DESCRIPCIÓN	PACTO MUNDIAL	ODS	CAPÍTULO/APARTADO	PÁGINA	COMENTARIO
ENFOQUE DE GESTIÓN: EVALUACIÓN DE LOS PROVEEDORES EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS, PRÁCTICAS LABORALES Y REPERCUSIÓN SOCIAL							
La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales; consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental; sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales		5	<ul style="list-style-type: none"> Integrando la RSE en la cadena de proveedores 	32-33	Desde el área de Compliance se han desarrollado cuestionarios en materia de cumplimiento y cláusulas contractuales, todos ellos dirigidos para el ámbito internacional
ENFOQUE DE GESTIÓN: SALUD Y SEGURIDAD DE LOS CLIENTES							
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.	416	SEGURIDAD Y SALUD CLIENTES			<ul style="list-style-type: none"> Salud y Seguridad de los Clientes 	30	
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios		16	<ul style="list-style-type: none"> Reclamaciones, multas y sanciones 	29-30	
	416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios		16	<ul style="list-style-type: none"> Reclamaciones, multas y sanciones 	29-30	

Informe de Verificación Independiente



Declaración de Verificación Independiente del Estado de Información No Financiera de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sociedades dependientes del ejercicio 2020

Al Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sociedades dependientes:

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio, hemos realizado la verificación, con alcance de seguridad limitada del Estado de Información No Financiera (en adelante EINF) correspondientes al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020, de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (en adelante la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (en adelante el Grupo Renfe) que forma parte del Informe de Gestión consolidado de 2020 adjunto en el Grupo.

El contenido del Informe de Gestión Consolidado incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en el capítulo "7.5. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS", incluida en el EINF adjunto.

Responsabilidad de la Dirección

La Dirección de Grupo Renfe es responsable de la preparación, del contenido y de la presentación del EINF, según la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Esta responsabilidad incluye el diseño, la implementación y el seguimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (en adelante Estándares GRI), en su opción esencial, seleccionados de acuerdo con lo mencionado para cada materia en el capítulo "7.5. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS", incluida en el EINF adjunto.

Asimismo, la Dirección de Grupo Renfe es responsable de definir, implementar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF, así como para el seguimiento del grado de cumplimiento de requisitos exigidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre.

Independencia y Calidad

El equipo auditor ha cumplido los requerimientos de independencia, imparcialidad y demás exigencias de ética, basando sus actuaciones en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesional, confidencialidad y comportamiento profesional.

EQA es un prestador independiente de servicios de verificación tal y como se contempla en la Ley 11/2018.

Nuestra responsabilidad

La responsabilidad de EQA se circunscribe en expresar nuestras conclusiones en una declaración de verificación independiente de seguridad limitada basado en los procedimientos realizados y en las evidencias que se han obtenido. El encargo se ha realizado de acuerdo con una metodología propia, basada a su vez en las mejores prácticas recogidas en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 (NIEA 3000 Revisada), "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de Información Financiera Histórica", emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC), y la Norma Internacional UNE-EN ISO/IEC 17029 "Evaluación de la conformidad. Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación".

El alcance de un encargo de seguridad limitada es sustancialmente inferior al de un encargo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad proporcionada es menor.

1

Teléfono 902 44 9001 / (+34) 91 307 86 48 | Fax: 91 357 40 28 | Camino de la Zarzuela 15, Bloque 2, 1ª Planta | 28023 Madrid | info@eqa.es | www.eqa.es
European Quality Assurance Spain S.L. inscrita en el R.M. de Madrid. Tomo 11647, libro 0, folio 93, sección 8, hoja M162897, inscripción 1ª, C.I.F. B/81584989



Los procedimientos realizados se basan en el juicio profesional de los expertos que han intervenido en el proceso e incluyen consultas, observación de procesos, evaluación de documentación, procedimientos analíticos, y pruebas de revisión por muestreo que, con carácter general, se describen a continuación:

- ✓ Reuniones con el personal de los diversos departamentos de Grupo Renfe involucrados para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener información necesaria para la revisión.
- ✓ Comprobación de los procesos de los que dispone Grupo Renfe para determinar cuáles son los aspectos materiales en relación con sus actividades.
- ✓ Análisis de los procedimientos utilizados para recopilar y validar los datos e información presentada en el EINF.
- ✓ Análisis de la adaptación del EINF a lo señalado en Ley 11/2018.
- ✓ Comprobación de datos, en base a la selección de una muestra, y realización de pruebas sustantivas de la información cuantitativa y cualitativa contenida en el EINF del ejercicio 2020.
- ✓ Obtención de una carta de manifestaciones de los Administraciones y la Dirección.

Conclusiones de la Verificación

Como resultado de los procedimientos que se han realizado y de las evidencias obtenidas no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que el EINF de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre 2020 no ha sido preparado, en todos los aspectos materiales, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (en adelante Estándares GRI), en su opción esencial, seleccionados de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el capítulo "7.5. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS", incluida en el EINF adjunto.

Uso y distribución

La presente Declaración de Verificación se emite a la Dirección de Grupo Renfe, de acuerdo con los términos del contrato suscrito entre ambas partes.

Esta declaración ha sido preparada en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.



European Quality Assurance Spain S.L.
D. Ignacio Martínez Cabañero
Director General

22 de julio de 2021

2

Teléfono 902 44 9001 / (+34) 91 307 86 48 | Fax: 91 357 40 28 | Camino de la Zarzuela 15, Bloque 2, 1ª Planta | 28023 Madrid | info@eqa.es | www.eqa.es
European Quality Assurance Spain S.L. inscrita en el R.M. de Madrid. Tomo 11647, libro 0, folio 93, sección 8, hoja M162897, inscripción 1ª, C.I.F. B/81584989

Acerca del Informe anual

RENFE-Operadora

Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 5. 28036 Madrid

www.renfe.com

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Av. Ciudad de Barcelona, 8. 28007 Madrid

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Av. Ciudad de Barcelona, 4. 28007 Madrid

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

C/ Antonio Cabezón, S/N. 28034 Madrid

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Av. Ciudad de Barcelona, 4. 28007 Madrid

Este informe de información no financiera y de diversidad ha sido realizado exclusivamente en formato digital, con diseños aptos para su visualización de forma accesible y es de acceso público a través de www.renfe.es

Este informe junto a los de años anteriores están además disponibles en la página web de Renfe.

Edición:

**Dirección General Adjunta a la Presidencia
Gerencia de Responsabilidad Social Empresarial**

renfe