



**UNIVERSITAS**  
*Miguel Hernández*

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

FACULTAD CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE ELCHE



TRABAJO DE FIN DE GRADO

---

**La Responsabilidad Social Corporativa de  
Renfe y SNCF en el sector ferroviario de  
viajeros**

---

AUTORA: MARIA TUR CABRERA  
TUTOR: ABEL TORRECILLAS MORENO  
GRADO EN RELACIONES LABORALES Y RECURSOS HUMANOS  
CURSO: 2022/2023

## RESUMEN

Con el paso de los años, la responsabilidad social corporativa posee cada vez más relevancia dentro de las grandes empresas nacionales e internacionales. El aumento de la concienciación por parte de la sociedad a la hora de contratar servicios, desencadenó una competición por el reconocimiento de ser una empresa socialmente responsable. El sector ferroviario español vio agravada esta situación el 14 de diciembre de 2020, fecha en que se aprobó la liberalización ferroviaria de viajeros en España, un hito que terminó con el monopolio existente de Renfe y permitió la entrada de SNCF a través de su filial Ouigo. Las dos grandes empresas ferroviarias de España y Francia luchan desde el año 2021 por la cuota de mercado de la alta velocidad española con la mirada puesta en el buen hacer medioambiental y social.

## ABSTRACT

Over the years, corporate social responsibility has become increasingly relevant within large national and international companies. Increased awareness on the part of society when contracting services, triggered a competition for the recognition of being a socially responsible company. The Spanish railway sector saw this situation aggravated on December 14, 2020, when the liberalization of passenger railways in Spain was approved, a milestone that ended the existing monopoly of Renfe and allowed the entry of SNCF through its subsidiary Ouigo. The two major railway companies of Spain and France are fighting since 2021 for the Spanish high-speed market share with an eye on environmental and social performance.

### **Palabras clave:**

Responsabilidad Social Corporativa, Sector ferroviario, Liberalización ferroviaria, Competencia, Monopolio

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. DESARROLLO.....	10
2.1. Objetivos.....	10
2.2. Metodología.....	10
2.3. Justificación.....	11
3. MARCO TEÓRICO.....	12
3.1. La Responsabilidad Social.....	12
3.1.1. Responsabilidad Social Individual (RSI).....	13
3.1.2. Responsabilidad Social Empresarial (RSE).....	14
3.1.3. Responsabilidad Social Pública o Gubernamental (RSG).....	14
3.1.4. Evolución conceptual.....	15
3.2. Situación ferroviaria de España.....	18
3.2.1. Inversión en RS.....	19
3.2.2. Impacto medioambiental del sector ferroviario español.....	21
3.2.3. Liberalización ferroviaria.....	23
3.3. RENFE.....	26
3.3.1. Avlo.....	27
3.4. SNCF.....	27
3.4.1. Ouigo.....	29
4. ANÁLISIS DE LA RSC.....	30
4.1. RSC de Renfe.....	30
4.2. RSC de SNCF.....	35
4.3. Comparativa.....	40
5. CONCLUSIONES.....	44
6. BIBLIOGRAFÍA.....	45
6.1. Bibliografía.....	45
6.2. Webgrafía.....	45
6.3. Hemeroteca.....	48

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura I. Tabla comparativa de los distintos datos de los informes sobre impacto social de las empresas de la Fundación Seres y Deloitte.....	21
Figura II. Emisiones de gases invernadero por sectores económicos.....	22
Figura III. Gráfica de emisiones de GEI según el medio de transporte.....	23



## LISTA DE ABREVIATURAS

AENOR	Agencia Española de Normalización y Certificación
ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AVE	Alta Velocidad Española
AVLO	Alta Velocidad Low Cost
BOE	Boletín Oficial del Estado
CERSE	Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas
CFF	Chemins de Fer Fédéraux Suisses
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
CO2	Dióxido de Carbono
DB	Deutsche Bahn
FESBAL	Federación Española de Bancos de Alimentos
GEI	Gases de Efecto Invernadero
IDAE	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía
INE	Instituto Nacional de Estadística
NTV	Nuovo Trasporto Viaggiatori
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONT	Organización Nacional de Trasplantes
ONU	Organización de Naciones Unidas
OSP	Obligación de Servicio Público
OTLE	Observatorio de Transporte y la Logística en España
PYMES	Pequeñas y Medianas Empresas
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RS	Responsabilidad Social
RSC	Responsabilidad Social Corporativa

RSE	Responsabilidad Social Empresarial
RSI	Responsabilidad Social Individual
RSG	Responsabilidad Social Gubernamental
RTE-T	Red Transeuropea de Transporte
SNFB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
TER	Transporte Exprés Regional
TGV	Train à Grande Vitesse
UE	Unión Europea
UNE	Asociación Española de Normalización
UMH	Universidad Miguel Hernández de Elche
WWF	World Wildlife Fund



## 1. INTRODUCCIÓN

El término “Responsabilidad Social Corporativa” se consolida, cada vez más, en la sociedad de hoy en día. La necesidad de cuidar el impacto de las operaciones, que son llevadas a cabo por empresas o instituciones, con el fin de salvaguardar la integridad de los recursos o el entorno, ha ido en aumento desde los años 50. Fue entonces cuando Howard Rothmann Bowen, conocido como el padre de la RSC, publicó en 1953 su conocido libro bajo el título “*Social Responsibilities of the Businessman*”, poniendo sobre la mesa este concepto. En este libro, Howard R. Bowen consideraba que “el hombre de negocios debía tomar decisiones respetando los objetivos y valores de la sociedad” (Pinillos y Mateo, 2020).

Cabe destacar que, fueron los distintos enfoques de varios autores los que dieron lugar a la evolución y desarrollo del concepto de RSC a lo largo de los años. Algunos de los autores más destacados fueron Edward Freeman, Archie Carroll, Peter F. Drucker o Milton Friedman.

En España, el crecimiento de la RSC propició la necesidad de desarrollar un organismo encargado de impulsar y promover la adopción de medidas de responsabilidad social, por parte de las empresas, mediante el Real Decreto 144/2021, de 9 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 221/2008, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas (CERSE) (Ministerio de Trabajo y de Economía Social, s.f.). Entre los documentos aprobados en materia de responsabilidad social, el que más destaca es la Estrategia Española de Responsabilidad Social de las Empresas. Este documento, que fue aprobado por dicho órgano el 16 de julio de 2014, y el 24 de octubre por el Consejo de Ministros, supuso un marco de actuación en todo el territorio nacional para todas aquellas organizaciones, tanto públicas como privadas, que buscan su contribución en el desarrollo del bienestar social y medioambiental (Ministerio de Empleo y Seguridad Social, s.f.).

La llegada de la RSC en el territorio español aumentó la inversión, por parte de empresas españolas, en 1.486 millones de euros en el año 2020, un 8% más de media por empresa en lo que respecta a la inversión en el año 2019, reflejado así en el VIII informe del Impacto social de las empresas de Fundación Seres y Deloitte, que contaba con la participación de 71 empresas (Fundación Seres y Deloitte, 2022).

El sector ferroviario se corona como el elemento de transporte colectivo que menos emisiones de gases de efecto invernadero emite. Este porcentaje se sitúa en el 0,7% de emisiones de CO<sub>2</sub> en España, según la Asociación Ferroviaria Española, MAFEX. Además, su producción de dióxido de carbono figura en los 14 gramos, una cantidad notablemente baja respecto al resto de medios de transporte (Ecoembes, 2021).

La liberalización ferroviaria de pasajeros en España, que se produjo el 14 de diciembre de 2020, permitió la entrada de otros operadores a la red ferroviaria del país con el objetivo de abrir el monopolio a un mercado con mayor competencia para optimizar su uso y ofrecer una mayor oferta, promoviendo también el uso de este medio de transporte. Sin embargo, no fue hasta el 10 de mayo de 2021 que apareció un tren diferente al AVE de Renfe. Se trata de Ouigo, un tren de alta velocidad de la compañía francesa SNCF (CNMC Blog, 2021). Ambas compañías cuentan con sus propios programas para guiar sus acciones de manera responsable, es decir, han desarrollado un informe que recoge sus objetivos y la visión que pretenden alcanzar en materia de responsabilidad social y desarrollo sostenible.

Renfe es la entidad pública del estado español líder en el sector ferroviario del país como operador en transporte de viajeros y mercancías desde hace 80 años. Esta empresa cuenta con varios compromisos en materia de sostenibilidad ambiental y energética, así como la integración de una estrategia empresarial relacionada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Otros de los compromisos en los que basa su gestión empresarial son aquellos relacionados con la sociedad y el desarrollo de sus empleados (Renfe, s.f.).

La empresa que pretende acabar con el monopolio ferroviario de Renfe es la francesa SNCF que, a través de su empresa filial Ouigo, busca abarcar cuota de mercado y rebajar el precio medio por viaje gracias al sistema de libre competencia. La empresa matriz, SNCF, surge el 1 de enero de 1938 debido a la fusión de las cinco principales empresas ferroviarias en Francia. Su responsabilidad social gira en torno a cuatro prioridades: cumplir con altos estándares de seguridad, reducir la huella ambiental, mejorar las condiciones de trabajo de sus empleados, e intensificar el compromiso regional en Francia (SNCF, 2019).



## 2. DESARROLLO

### 2.1. Objetivos

El objetivo general de este trabajo es analizar la responsabilidad social corporativa de Renfe y SNCF, que se erigen como las dos empresas líderes en el sector de transporte de viajeros de España, en los que se establecen los siguientes objetivos:

1. Analizar las principales acepciones creadas por autores históricos en la materia sobre el término “responsabilidad social corporativa” y formalizar una propia definición del concepto.
2. Poner de manifiesto las consecuencias de la implementación de la “Ley de Liberalización Ferroviaria” en el sector ferroviario de viajeros de España.
3. Contextualizar la historia de las empresas que son objeto de estudio para englobar la importancia de estas en la política económica estatal.
4. Reflejar la situación ferroviaria española en términos numéricos, poniendo el foco en los tipos de inversión y el impacto medioambiental.
5. Analizar la responsabilidad social corporativa de Renfe y SNCF, con el posterior estudio de las respectivas similitudes y diferencias de la información disponible sobre el área.
6. Evaluar la situación con conclusiones tangibles, numéricas y medibles.

### 2.2. Metodología

Para desarrollar el presente trabajo se ha procedido a la búsqueda, recogida y análisis de datos en distintas instituciones gubernamentales como el Ministerio de Interior o el Ministerio de Transportes, fundaciones como la Fundación Seres o medios de comunicación nacionales e internacionales como El País, la Razón o *National Geographic*. Además, para abordar de manera tangible la situación ferroviaria se ha recurrido a informes, tendencias y artículos de distintas instituciones de renombre como KPMG, CNMC o el INE. Además, como eje del contenido, la información ha sido proporcionada por las páginas web de las respectivas empresas de estudio. Por tanto, cabe establecer que el objeto de estudio está en constante actualización por lo que se aportan datos hasta junio de 2023. No obstante, actualizar las cifras daría lugar a un

trabajo de investigación más amplio. Se considera interesante realizar un seguimiento del objeto de estudio y se invita a la comunidad científica de la UMH a hacer un seguimiento del tema.

### **2.3. Justificación**

En el presente trabajo se refleja la importancia adquirida a nivel global de la responsabilidad social corporativa en dos empresas líderes del sector ferroviario europeo. Renfe y SNCF fueron durante décadas las empresas monopolísticas de España y Francia donde abarcaron grandes porcentajes de cuota de mercado en el transporte ferroviario de viajeros. Sin embargo, el 14 de diciembre de 2020 se aprobó la liberalización ferroviaria en España, acabando así con uno de los pocos monopolios nacionales existentes y permitió la entrada de SNCF por la competencia de la alta velocidad a través de su empresa filial Ouigo.

Por otra parte, la frecuencia de uso de este medio de transporte ha aumentado exponencialmente en los últimos años debido a las restricciones de acceso a las grandes ciudades con vehículos de combustión. Por ello, según recoge la base de datos del INE, en el primer trimestre de 2023 se registró una cifra total de 160.697.813 viajeros, el dato más elevado tras el estallido de la pandemia donde se contabilizaron un total de 131.494.510 viajeros y sólo superado por el cuarto trimestre de 2019 con 165.980.376 viajeros en la serie histórica (INE, s.f.).

El contexto del panorama nacional y la repercusión de lo acontecido hacen de este trabajo una gran fuente de conocimiento para la comunidad universitaria, situando términos complejos en un recorrido que establece las bases de la RSC de dos empresas que forman parte de la historia del ferrocarril europeo.

## 3. MARCO TEÓRICO

### 3.1. La Responsabilidad Social

Cuando hablamos de Responsabilidad Social, tenemos que tener en cuenta un triple ámbito: económico, social y medioambiental. Este triple ámbito son aquellos aspectos que la empresa debe considerar en sus operaciones para ser socialmente responsable. Ello permitirá reducir los impactos negativos y aumentar los positivos, como el aumento del beneficio; la protección de la salud e intereses de la sociedad; y la gestión racionalizada de recursos.

La Responsabilidad Social se define como “marco ético en el que los individuos o corporaciones son responsables de cumplir con su deber cívico y tomar acciones que beneficien a la sociedad en su conjunto. Si una empresa o persona está considerando tomar acciones que puedan dañar el medio ambiente o la sociedad, esas acciones se consideran socialmente irresponsables” (Ayuda Ley, 2021).

A la hora de abordar la definición, nos encontramos con diferentes tipos de Responsabilidad Social, propuestos por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 2015):

- Responsabilidad Social Individual (RSI)
- Responsabilidad Social Empresarial (RSE)
- Responsabilidad Social Pública o Gubernamental (RSG)

### *3.1.1. Responsabilidad Social Individual (RSI)*

Los actos que realizamos como personas individuales, como miembros de algún colectivo social como la familia, los amigos, trabajadores de una empresa, como consumidores o incluso como vecinos, entre otros, causan un impacto a otros individuos o en el entorno.

Es por ello por lo que se responde a una responsabilidad propia y personal. Es decir, nosotros como individuos realizamos acciones que deben de ser respetuosas con nuestro entorno, de manera que asumamos el compromiso de no causar un perjuicio hacia el resto de la sociedad.

Puede parecer que una persona no vaya a realizar grandes cambios o aportar grandes beneficios. Sin embargo, cuando una multitud de ellas deciden tomar conciencia y emprender comportamientos que sean socialmente responsables, las estadísticas pueden cambiar.

A nivel medioambiental, podemos incluir actividades cotidianas que realizamos en el día a día y que podemos transformar para contribuir en la mejora del medioambiente. Por ejemplo, cambiar nuestra forma de movilidad, optando por el transporte público en vez de por el privado, siempre que sea posible; utilizar de manera racional y responsable recursos tan básicos y necesarios como son el agua y la energía, incluso los aparatos tecnológicos o el consumo de la industria textil; o cumplir con el reciclaje de aquellos productos que hemos consumido.

Respecto al entorno social, introducir comportamientos encaminados a tratar de mejorar las relaciones con el resto de individuos o colectivos de la sociedad forma parte también de esa responsabilidad social. Acciones tan simples como realizar un voluntariado, ayudar a esa persona que afronta dificultades para realizar tareas cotidianas o incluso, dedicarle tiempo a nuestros amigos y familia, aportan un valor a que se fortalezca este aspecto.

### *3.1.2. Responsabilidad Social Empresarial (RSE)*

Las acciones u operaciones que son llevadas a cabo por las empresas causan un impacto sobre la sociedad y el medio ambiente. Ya no hablamos de acciones que realizan las personas de forma individual sino que, en este caso, nos referimos a los colectivos.

Cada vez son más los grupos de interés de las empresas que reclaman o son influenciados por los compromisos socialmente responsables que deciden adoptar estas. La preocupación por la realización de operaciones comerciales que sean más respetuosas con el medio ambiente, la obtención de beneficios o el respeto hacia los derechos fundamentales de las personas, empujó a las empresas a llevar a cabo actividades de manera ética, sostenible y respetuosa. Por lo tanto, la RSE se define como “la contribución activa y voluntaria al mejoramiento económico, social y medio ambiental de las empresas” (RSyS, 2022)

Algunas medidas que se podrían emplear para contribuir con el desarrollo sostenible de la sociedad son, por ejemplo, la promoción de planes de igualdad y diversidad en el lugar de trabajo; participar en proyectos que tengan como objetivo impulsar el desarrollo sostenible; o apoyar iniciativas de responsabilidad social.

### *3.1.3. Responsabilidad Social Pública o Gubernamental (RSG)*

La Responsabilidad Social Pública o Gubernamental se refiere a la responsabilidad que poseen las instituciones y los órganos de gobierno o administración, de llevar a cabo políticas públicas y acciones que promuevan el bienestar social, la justicia y la sostenibilidad ambiental.

Estas acciones son realizadas a través de leyes, normas, decretos y regulaciones que estén encaminadas a proteger los derechos humanos y asegurar la justicia. Sin embargo, otra vertiente importante a tener en cuenta es la medioambiental. Es decir, las políticas y las acciones que se desarrollen deben atender a la protección y conservación del medio ambiente y de los recursos naturales.

Se pueden distinguir dos tipos de responsabilidad social gubernamental: la externa y la interna. La externa se encarga de regular las acciones de los individuos y de las empresas que se encuentran sometidos a estas entidades gubernamentales; mientras que la interna se encarga de tener en cuenta al personal de la misma. Llevar a cabo medidas que promuevan la igualdad y la inclusión social, o formar parte de tratados con otros países en materia de compromisos sostenibles, favorecen la consecución de estos compromisos que han sido adoptados por los entes públicos en materia de responsabilidad social.

#### *3.1.4. Evolución conceptual*

La aparición de los distintos tipos de Responsabilidad Social, mencionados anteriormente, han dado pie a que surja una confusión acerca del término que se debería utilizar correctamente para referirnos a este concepto. Existe una responsabilidad social referida a los individuos, a las empresas y a las instituciones u organismos públicos pero, ¿existe algún concepto que representa la unificación de todos ellos? La respuesta es sí: la Responsabilidad Social Corporativa.

Históricamente, la RSC tiene un gran recorrido. A pesar de no haber una fecha concreta de inicio, existen importantes hitos durante los siglos XIX y XX que sirvieron de base y posterior desarrollo para dar a entender la definición que conocemos actualmente. Estos acontecimientos han dado lugar a la aparición de distintas interpretaciones que han sido adoptadas por diferentes autores a lo largo de la historia.

La investigadora de la UMSNH<sup>1</sup> Katia Beatriz Villafán-Vidales, escribió, en la Revista de la Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, que “los orígenes teóricos del concepto de Responsabilidad Social se remontan a las críticas del liberalismo económico por los numerosos autores. La conceptualización de RS surge desde el ámbito empresarial, por lo que los antecedentes y evolución conceptual se enmarcan desde la Responsabilidad Social Empresarial (RSE)” (Vidales, 2020).

---

<sup>1</sup> Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

A mediados del siglo XX, surge la RSE como antecedente al enfoque contemporáneo de RSC debido a que, en Estados Unidos, se llegó a la conclusión de que las empresas tenían responsabilidades en materia social y medioambiental, lo que impulsó la necesidad de determinar de qué forma colaboraban en alcanzar el bienestar de una sociedad responsable. De este modo, las empresas asumieron su papel y empezaron a emprender acciones filantrópicas (Busto, 2021).

No podemos hablar de RSC sin mencionar a quien fue considerado como el padre de este concepto: Howard Rothmann Bowen. Dedicado a la educación, investigación y a la economía, Howard R. Bowen publicó, en 1953, su libro “*Social Responsibilities of the Businessman*”. En este libro se refiere a la RSE como “las obligaciones de los hombres de negocios de fomentar políticas, tomar decisiones o seguir líneas de acción que son deseables en términos de objetivos y valores de nuestra sociedad” (Comunidad RSE, 2015). Para muchos autores, esta definición de Bowen supuso el inicio del desarrollo del concepto de la RSC, que más tarde continuaría evolucionando. Sin embargo, fueron más autores los que participaron en dicho proceso de construcción del término.

Un enfoque contrario al de Howard R. Bowen fue el de Milton Friedman. Este economista, ganador del Premio Nobel de Economía de 1976, declaraba que “la única responsabilidad social de las empresas es buscar la maximización de los beneficios de los accionistas” (Friedman, 1970, p. 32-33).

Otro autor destacable sobre la evolución conceptual de la RSC fue Archie Carroll. En 1979, diseñó un modelo, conocido como la teoría de la pirámide, basado en la integración de las cuatro dimensiones de la empresa en materia de responsabilidad social: la económica, legal, ética y filantrópica. Según afirma Carroll, “no sólo importan los beneficios financieros y aspectos legales de la misma, sino también, importan sus acciones como parte de un contexto social y económico específico; de tal manera que la RSC es una sumatoria del contrato social y la agencia moral entre las empresas y la sociedad donde actúan, la respuesta social y la gestión de las cuestiones sociales relacionadas con la empresa” (Lizcano-Prada, 2017).

En los años 80 surgen teorías cuya perspectiva se centra en los stakeholders. En 1984, Edward Freeman defendía que “la empresa se desarrollaría en función de las relaciones que tiene con sus grupos de interés y por el impacto que provoca en ellos, o viceversa”. En su obra de 1984, *Strategic Management: A Stakeholder Approach*, Freeman describía a los *stakeholders* (Pinillos y Mateo, 2020). Mientras que Peter F. Ducker, en el mismo año, concluyó que “convertir los problemas y necesidades sociales en oportunidades de negocio y beneficio económico para la organización: capacidad productiva, competencia laboral, trabajos bien pagados y bienestar”(Lizcano-Prada, 2017).

El concepto de RSE llega a Europa en el año 2000. La visión de convertir este continente en pionero en materia de responsabilidad social propició la publicación, en el año 2001, por la Comisión Europea, del llamado ‘Libro Verde’. Este documento define la RSE como “la integración voluntaria, por parte de las empresas, de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y sus relaciones con sus interlocutores” (Comisión de las Comunidades Europeas, 2001, p. 7). Además, añade que “ser socialmente responsable no significa solamente cumplir plenamente las obligaciones jurídicas, sino también ir más allá de su cumplimiento invirtiendo ‘más’ en el capital humano, el entorno y las relaciones con los interlocutores” (Comisión de las Comunidades Europeas, 2001, p. 7).

Por último, incorporar una definición más actual, ofrecida por el Observatorio de la Responsabilidad Social Corporativa, que define la RSC como “la forma de conducir los negocios de las empresas que se caracteriza por tener en cuenta los impactos que todos los aspectos de sus actividades generan sobre sus clientes, empleados, accionistas, comunidades locales, medioambiente y sobre la sociedad en general”. También declara que “el cumplimiento obligatorio de la legislación nacional e internacional en el ámbito social, laboral, medioambiental y de Derechos Humanos, así como cualquier otra acción voluntaria que la empresa quiera emprender para mejorar la calidad de vida de sus empleados, las comunidades en las que opera y de la sociedad en su conjunto” (Observatorio de RSC, s.f.).

A lo largo de los años hemos podido ver que la definición de la RSC es un poco relativa. Hay quienes prestan mayor importancia al factor económico o, por el contrario, se centran más en el factor social o medioambiental.

Podemos concluir, a modo de reflexión, que la RSC se podría definir como “compromiso voluntario, individual o colectivo, por parte de organizaciones públicas y privadas, de contribuir al desarrollo del crecimiento económico, social y medioambiental de la sociedad y el entorno. Incluyendo la toma de conciencia de aquellos grupos de interés que se convierten en partícipes, directa o indirectamente, de sus efectos”.

### **3.2. Situación ferroviaria de España**

El empleo de la RSC no debe quedarse en una dimensión meramente teórica. A pesar de tratarse de una práctica de carácter voluntario, su importante impacto requiere de un respaldo jurídico que se encargue de su regulación y control. Por este motivo, se crea, en España, el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas (CERSE). Dicho órgano, vinculado al Ministerio de Trabajo y Economía Social, tiene el objetivo de “fomentar las iniciativas sobre responsabilidad social de las empresas, proponiendo además al Gobierno medidas que presten una atención especial a la singularidad de las PYMES”, así como “informar sobre las iniciativas y regulaciones públicas que afectan a las actuaciones de empresas, organizaciones e instituciones públicas y privadas, que constituyen un valor añadido al cumplimiento de sus obligaciones legales, contribuyendo a la vez al progreso social y económico en el marco de un desarrollo sostenible” (Ministerio de Trabajo y de Economía Social, s.f.).

Regulado y creado a través del Real Decreto 144/2021, de 9 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 221/2008, de 15 de febrero, el CERSE cuenta con una estructura basada en cuatro grupos, formados por 14 vocales, que representan, cada uno de ellos, unos intereses distintos que van “desde la representación de organizaciones empresariales; sindicales; y de organizaciones e instituciones de reconocida representatividad e interés en el ámbito de la RSE; hasta de las distintas administraciones públicas” (Ministerio de Trabajo y de Economía Social, s.f.).

Uno de los documentos más importantes, aprobado por el CERSE el 16 de junio de 2014 y por el Consejo de Ministros el 24 de octubre, fue la Estrategia Española de Responsabilidad Social de las Empresas. Según consta en el Portal de la Responsabilidad Social del Gobierno de España, “se trata de un documento que pretende constituirse como un marco de referencia en todo el territorio en materia de responsabilidad social y que incluye 60 medidas dirigidas a impulsar el desarrollo de prácticas responsables en las organizaciones públicas y privadas con el fin de que se constituyan en un motor significativo de la competitividad del país y de su transformación hacia una sociedad y una economía más productiva, sostenible e integradora” (Ministerio de Empleo y Seguridad Social, s.f.).

### *3.2.1. Inversión en RS*

La toma de conciencia por llevar a cabo acciones que sean responsables, ha provocado el aumento de la inversión en RSC en las empresas españolas durante los últimos años. Esto no influye únicamente en la forma en la que actúan las empresas, sino también en la forma en la que se relacionan con sus grupos de interés. Actualmente, según la Fundación SERES, el “95% de las empresas españolas ya cuentan con una estrategia de RSC alineada a la estrategia empresarial”. Además, de entre las empresas que formaron parte del “Informe SERES-Deloitte”, un 93% de las compañías españolas involucran a sus empleados en sus actuaciones de responsabilidad social”. Desde el punto de vista de la influencia externa, el “75% de las compañías involucra a sus clientes en sus proyectos y actuaciones de RSC y el 78% implica, de igual modo, a sus proveedores”. Con el fin de incentivar la inversión social, la fundación ofrece una partida fija a aquellas empresas que forman parte de ella para que puedan adoptar este tipo de medidas (Fundación Seres, 2021).

Para conocer la evolución de los compromisos de las empresas durante los últimos 5 años, hay que acudir a las distintas ediciones de los informes del impacto social de las empresas, publicados por la Fundación SERES-Deloitte. Durante el año 2017 se invirtieron 846 millones de euros en RSE, de los cuales 449 millones de euros fueron invertidos en proyectos desarrollados en España, según el “V Informe del impacto social de las empresas” publicado en 2018 (Fundación Seres y Deloitte, 2018).

En noviembre del 2019 se publicó el “VI Informe del impacto social de las empresas” realizado por la Fundación Seres y Deloitte. En él participaron un total de 76 empresas en el estudio y se cifró en 1.246 millones de euros la cantidad invertida en RSE en el último año. Por otro lado, el 74% de las empresas realizaron actividades de RSC a nivel internacional, un punto más que el año anterior (Fundación Seres y Deloitte, 2019).

Un total de 76 empresas participaron en el “VII Informe del impacto social de las empresas” publicado en noviembre del 2020 por la Fundación Seres y Deloitte. La cantidad invertida en RSE por estas empresas se elevó hasta los 1.429 millones de euros, datos esperanzadores en un contexto de desaceleración económico provocado por el SARS-CoV-2<sup>2</sup>. Debido a esta pandemia, las empresas colaboradoras destinaron la suma de 281 millones de euros en proyectos para combatir sus efectos. Mientras tanto, el 76% de estas compañías realizaron acciones de RSC fuera de sus fronteras (Fundación Seres y Deloitte, 2020).

La publicación en febrero del 2022 del “VIII de Informe del impacto social de las empresas” por la Fundación Seres y Deloitte, contaba con los datos de 71 entidades colaboradoras, siendo la cifra más baja de empresas de la serie histórica de estos estudios. La inversión en RSE durante el 2020 fue de 1.486 millones de euros, lo que supone un 8% de aumento por empresa respecto al último informe<sup>3</sup> (Fundación Seres y Deloitte, 2022).

La última edición del estudio de la Fundación Seres y Deloitte fue publicado en febrero de 2023 bajo el nombre de “IX Informe del impacto social de las empresas”. En el vigente estudio aportaron datos un total de 79 empresas que invirtieron 1.533,5 millones de euros en RSE. Esta cifra casi dobla los datos que publica el “V Informe de impacto social de las empresas” de la misma organización (Fundación Seres y Deloitte, 2023).

---

<sup>2</sup> Nombre de la enfermedad causada por el coronavirus (acrónimo del inglés *coronavirus disease*).

<sup>3</sup> “VII Informe del impacto social de las empresas”.

*Figura I. Tabla comparativa de los distintos datos de los informes sobre impacto social de las empresas de la Fundación Seres y Deloitte*

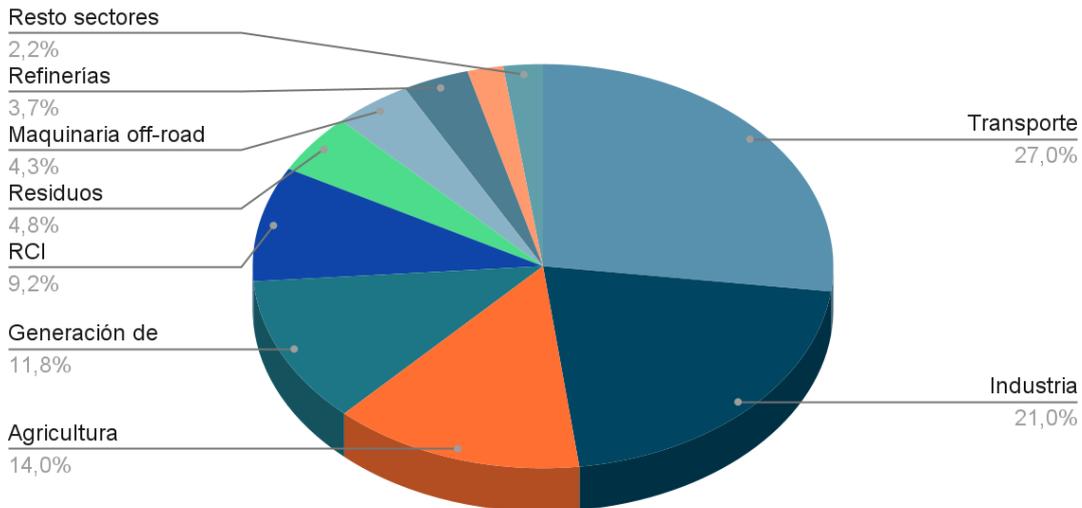
Edición estudio	Año	Empresas colaboradoras	Inversión en RSE	Número de proyectos sociales
V	2017	77	846 millones de euros	9.023
VI	2018	76	1.246 millones de euros	14.648
VII	2019	76	1.429 millones de euros	12.979
VIII	2020	71	1.486 millones de euros	24.869
IX	2021	79	1.533,5 millones de euros	29.104

Fuente: Fundación Seres y Deloitte

### *3.2.2. Impacto medioambiental del sector ferroviario español*

Según el informe “Informe del Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero” publicado en marzo del 2022 por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España aproximadas para el año 2020 fueron 274.742,9 kilotoneladas de CO2 equivalente. Esta cifra representa una reducción del -12,5% respecto a las emisiones estimadas del año 2019 y en consecuencia, constituye un -5,3% respecto al año base 1990. De entre todos los sectores, el transporte se afianza como el “sector con mayor nivel de emisiones” con un 27%, frente a las actividades industriales con un 21%, agricultura con un 14% y la generación de electricidad con un 11,8%” (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 2022, p.23).

**Figura II. Emisiones de gases invernadero por sectores económicos**



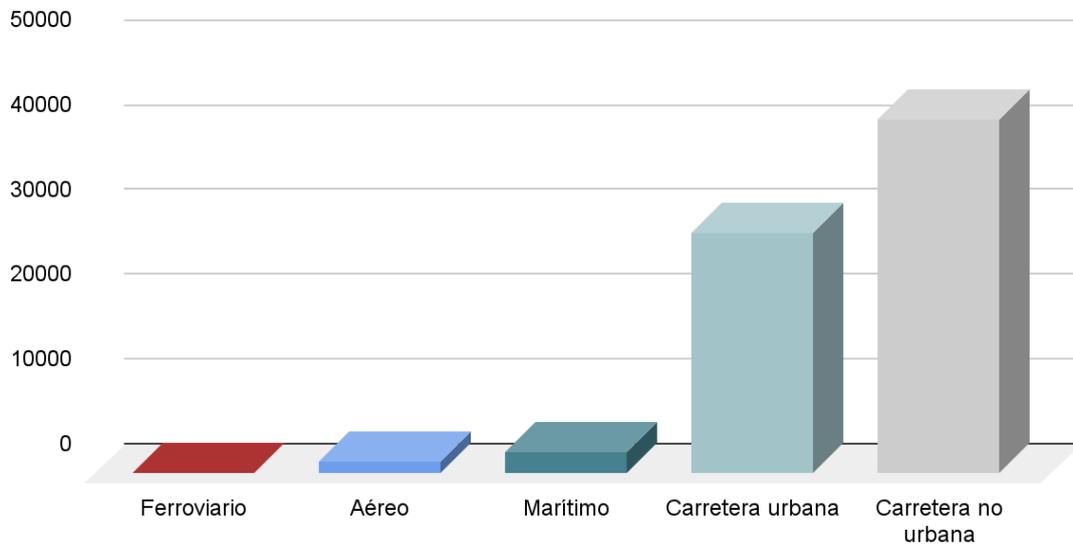
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (2022)

Mediante el análisis de los datos ofrecidos por el “Informe Anual 2022” del Observatorio del Transporte y la Logística en España publicado en febrero del 2023, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el transporte ferroviario se erige como el medio de transporte colectivo que menos gases de efecto invernadero y sustancias contaminantes emitió durante el año 2020 con una cantidad estimada de 171 kt CO<sub>2</sub> eq<sup>4</sup>. Le siguen el transporte aéreo con unas emisiones estimadas de 1.529 kt CO<sub>2</sub> eq y el marítimo con 2.479 kt CO<sub>2</sub> eq, con una gran distancia respecto al transporte de carretera que se coloca como el medio de transporte más contaminante dentro de las fronteras españolas (véase en la figura III) (OTLE, 2023, p. 259).

<sup>4</sup> Abreviatura de equivalente.

**Figura III. Gráfica de emisiones de GEI según el medio de transporte**

Kilotoneladas de CO<sub>2</sub>



Fuente: Elaboración a partir de datos del Observatorio del Transporte y la Logística en España (2022)

### 3.2.3. Liberalización ferroviaria

El interés en promover el uso del transporte ferroviario de pasajeros y mejorar sus conexiones internacionales originó la elaboración de una serie de medidas, por parte de la Unión Europea, que van desde la liberalización de la competencia ferroviaria al desarrollo de los Corredores Prioritarios, del proyecto “Conectar Europa” como anuncia la revista corporativa de Mafex, “Industria Ferroviaria Española” (Mafex, 2020). Todo ello con el objetivo de crear un espacio ferroviario europeo único que garantice una movilidad conectada, sostenible, inclusiva, segura y protegida dentro de la UE (Consejo Europeo, s.f.).

El Consejo y el Parlamento Europeo adoptaron en 2001 y 2016, cuatro paquetes legislativos dirigidos a regular las políticas ferroviarias. En diciembre de 2020, a través del Cuarto Paquete Ferroviario, se impulsa la liberalización del sector, de manera que se exige la apertura de la competencia del transporte comercial de pasajeros a todos los Estados miembros de la Unión Europea, y la adaptación a su legislación nacional. Por otro lado, con el fin de mejorar las conexiones entre los países miembros de la UE para

el transporte de personas y mercancías, se creó la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) (Mafex, 2020).

El proceso de liberalización se inicia de forma desigual en los países miembros, previamente a la aprobación y entrada en vigor del Cuarto Paquete Ferroviario en 2020. Esto permite su clasificación en dos grupos: los países que ya habían sido liberalizados, tanto en la modalidad de obligación de servicio público (OSP) como comercial; y aquellos en los que aún se encuentran en desarrollo de liberalización (grupo en el que, hasta no hace mucho, se encontraba España).

Respecto al primer grupo, aunque no pertenezca a la UE, debemos nombrar al Reino Unido. El país británico fue considerado pionero en materia de liberalización ferroviaria, puesto que la privatización del sector se completó en 1993. La separación de las compañías *British Railway Board* y *British Railway* supuso la transferencia del control de las infraestructuras, mantenimiento de las vías y operaciones de carga a distintas empresas privadas. Actualmente, el país anglosajón cuenta con varias franquicias entre las que se señalan *Arriva Rail UK*, *Virgin* o incluso *Trenitalia*. Además, la revista *Industria Ferroviaria Española* agrega que “el modelo de liberalización británico ha conseguido incrementar la demanda del transporte de pasajeros por tren que se duplicó desde los inicios de la liberalización en 2015” (Mafex, 2020).

Otro país, considerado uno de los primeros en aplicar estas políticas liberalizadoras fue Italia. En el año 2012 decidió abrir su mercado a otros nuevos competidores como la compañía *Nuovo Trasporto Viaggiatori* (NTV) que, a través de sus trenes de alta velocidad, unía a las principales ciudades del país. A través de su filial *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI), la compañía de carácter público, *Ferrovie dello Stato*, se encarga de la gestión y mantenimiento de las infraestructuras; mientras que, del servicio de pasajeros, se encarga *Trenitalia*. La revista corporativa de Mafex *Industria Ferroviaria Española* concluye que “la liberalización italiana ha conseguido, según los informes del comportamiento de los trenes en el país, un incremento del 80% en el número de pasajeros” (Mafex, 2020).

Alemania es otro de los grandes países europeos en poner en práctica la liberalización ferroviaria. Fue en 1994 cuando la entidad *Deutsche Bahn* (DB), propiedad del Estado alemán, poseía la mayor parte del mercado ferroviario. A pesar de las limitaciones que se les interponía a las empresas que querían abrirse un hueco en el mercado, en 1996 se permitió la entrada de compañías como *Hamburg Cologne Express* o *S-Bahn Stadtschnellbahn*, dedicadas a los trayectos de larga distancia. Por lo tanto, la revista de Mafex indaga en la situación ferroviaria germana asegurando que “*la libre competencia ha llevado a un crecimiento de alternativas en los casos de prestación de Obligaciones de Servicio Público (OSP)*” (Mafex, 2020).

A diferencia del grupo anterior, nos encontramos con aquellos países en los que el monopolio se sustenta como forma de organización de la red ferroviaria nacional. Un ejemplo de ello es Francia, cuya única compañía estatal, encargada de la gestión de las infraestructuras ferroviarias y de la operación de trayectos es *Société Nationale Des Chemins de Fer Français* (SNCF). La SNCF coopera en la explotación de trayectos internacionales con otras empresas como Renfe, SNCB, CFF o DB. Referente a la situación ferroviaria francesa, la revista *Industria Ferroviaria Española* declara que “*la competencia con SNCF en líneas internacionales ha logrado incrementar los beneficios de los usuarios del ferrocarril*” (Mafex, 2020).

Dentro de este grupo debemos incluir a España, cuyo monopolio se concentraba en la entidad estatal Renfe desde el año 1941. La gestión y mantenimiento de las estructuras ferroviarias pertenecían a la compañía ADIF, mientras que la operación de trayectos le correspondía a Renfe, ambas dos propiedad del estado español. A pesar de que la liberalización se produjo el 14 de diciembre de 2020, no fue hasta el 10 de mayo de 2021 que no apareció un tren diferente al AVE de Renfe. Se trató de Ouigo, su competidor por parte de la compañía francesa SNCF. Sin embargo, no sería el único porque más tarde aparecería IRYO, una compañía creada por Air Nostrum y Trenitalia, que empezó a funcionar a finales del 2022 (CNMC Blog, 2021).

### 3.3. RENFE

Renfe se autoproclama como “el operador ferroviario de referencia en transporte de viajeros y mercancías en España, comprometidos con un transporte seguro, eficiente y de calidad”. Su historia se remonta hasta el año 1941, cuando se crea la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), mediante la aprobación de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera de 24 de enero de 1941 (BOE, núm. 28, de 28 de enero de 1941), que suponía la puesta en marcha de la industria ferrocarril en el país. Cinco años más tarde, en 1946, se buscaba sustituir la tracción a vapor por la eléctrica. Durante los años 50 se destacan dos acontecimientos: la creación del Talgo<sup>5</sup>, primer gran hito español en el mundo del ferrocarril; y su adaptación a la nueva movilidad. En 1964 se procedió a la modernización de las infraestructuras, donde se destaca una importante inversión para la compañía. Finalmente, en 2005 Renfe se consolidó de manera que se dividió en Renfe Operadora, encargada del transporte de personas y mercancías; y en Adif, encargada de la administración de las infraestructuras ferroviarias, de acuerdo con las directivas económicas de la Unión Europea<sup>6</sup>. La compañía también tuvo su proceso de internacionalización gracias a la liberalización del ferrocarril a nivel internacional, lo que le permitió traspasar las fronteras de países como Francia, Estados Unidos o Arabia Saudí (Renfe, s.f.).

En cuanto a su estructura, la compañía se organiza en cuatro sociedades anónimas: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, y Renfe Alquiler de Material (Renfe, s.f.).

En España, Renfe poseía el control del monopolio hasta el 14 de diciembre de 2020, fecha en que se hace definitiva la liberalización del sector ferroviario en cuanto al transporte de viajeros puesto que, hasta ahora, solo se había liberalizado el transporte de mercancías. Esto permite la entrada de nuevos operadores para garantizar un uso más eficaz y eficiente de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), y la opción de ofrecer a los consumidores una mayor variedad de precios y servicios (ADIF, s.f.). A través de la Declaración de la Red, remitida a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), se reunían las peculiaridades que regirán esta liberalización y

---

<sup>5</sup> Acrónimo de “Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol”.

<sup>6</sup> Referente a la política de transporte ferroviario de la Unión Europea.

por la que se permitiría a las empresas ferroviarias prestar sus servicios en la RFIG a nivel nacional, de acuerdo con la normativa europea.

La Alta Velocidad de Renfe ha sido durante años un referente mundial en cuanto al transporte ferroviario de personas en tramos de media y larga distancia en la península ibérica. Según la UIC, España se posicionó en 2021 como el segundo país con la red ferroviaria en kilómetros de alta velocidad más extensa del mundo, con 4.622 km, operativos y en construcción, únicamente por detrás de China, con 52.858 kilómetros aproximadamente (Gil, 2022). Renfe Avant se encarga de ofrecer los servicios de media distancia, mientras que AVE y Alvia se ocupan de cubrir los trayectos de mayor distancia. El primer trayecto de AVE se llevó a cabo en el año 1992, conectando la capital madrileña con Sevilla. Sin embargo, debido a la liberalización y con el objetivo de posicionarse por encima de sus competidores, la compañía Renfe lanzó el 23 de junio de 2021, Avlo, que ofrecía las mismas comodidades que el AVE convencional por un precio inferior (La Información, 2021).

### 3.3.1. Avlo

AVLO<sup>7</sup> es la línea bajo coste de Renfe y surge por la entrada de competencia tras la aprobación de la liberalización ferroviaria. Se distingue de su matriz AVE por sus precios competitivos que van desde los 7 euros hasta los 65 euros que establecen como precio máximo (La Información, 2021).

## 3.4. SNCF

La compañía estatal francesa *Société nationale des chemins de fer français* (SNCF) es la empresa monopolística en el sector ferroviario de Francia. Debido a la unión de las cinco principales empresas ferroviarias del país, por un decreto legislativo de 1937, surgió, el 1 de enero de 1938, SNCF. Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial fue marcada por la invasión de la Alemania nazi en Francia, lo que propició que el transporte ferroviario se pusiera a completa disposición del Jefe de Transporte alemán, y

---

<sup>7</sup> Siglas de Alta Velocidad Low Cost.

su utilización, por parte del Departamento de Transporte de la Wehrmacht (WVD) para la deportación de judíos del país francés. Esta situación desencadenó el descontento de los trabajadores franceses, lo que les llevó a emprender huelgas y actos de resistencia (SNCF, s.f.).

El impacto de la guerra provocó la pérdida del 20% de los recursos de la red ferroviaria. Sin embargo, SNCF trabajaba por la modernización del sistema ferroviario, dando lugar, en 1967, al lanzamiento del tren de alta velocidad Capitole. A partir de este momento, la empresa francesa mantuvo su búsqueda de la evolución del tren de alta velocidad, que supuso el nacimiento de un gran hito, el *Tren à Grande Vitesse* (TGV) en 1981. Por otro lado, el gobierno francés impulsó los *Trains Express Régionaux* (TER) (SNCF, s.f.).

Así pues, SNCF extendió sus servicios, proponiendo nuevas ofertas y servicios, para fomentar el uso del transporte ferroviario y atender a las necesidades de los clientes. A partir del 1 de enero de 2020, adoptó una nueva estructura basada en una organización de los siguientes departamentos: SNCF *Réseau*, encargándose de la gestión, desarrollo y mantenimiento de la red ferroviaria nacional; SNCF *Gares & Connexions*, a cargo de la renovación y desarrollo de las 3.000 estaciones de tren de la red; *Rail Logistics Europe*, quien supervisa las actividades logísticas y transporte de mercancías por ferrocarril; SNCF *Voyageurs*, encargado de ofrecer a los pasajeros soluciones de movilidad para satisfacer sus necesidades en términos de oferta, coste, calidad del servicio y respeto por el medio ambiente; Geodis, organización en su sector líder en Francia y con una séptima posición a nivel mundial, a través del cual se apoya a los clientes a diario para ayudarlos a superar sus limitaciones básicas; y Keolis, filial de SNCF que permite la movilidad en áreas urbanas y suburbanas. Se trata de un líder mundial en metros y tranvías automatizados, y se encuentra en el número dos en estacionamiento y primero en transporte sanitario (SNCF, 2023).

SNCF (2023) cuenta también con una flota de trenes de alta velocidad, conocidos con el nombre de *Train à Grande Vitesse* (TGV), que ofrece sus servicios en Francia. Al igual que el AVE de Renfe, TGV ofrece dos tipos de servicios: uno más premium por TGV inOUI, y otro de bajo coste por Ouigo, competidor directo de Avlo (SNCF, 2023).

### 3.4.1. Ouigo

OUIGO ESPAÑA SAU es el operador de trenes de bajo coste de la empresa francesa SNCF que entra en la competencia por el sector ferroviario de transportes de viajeros. Actualmente operan en las ciudades de Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Tarragona, Albacete y Alicante, con propósito de extender su red por ciudades como Córdoba o Sevilla en los próximos años. La empresa francesa basa su política en tres ejes: precios bajos, ventajas para el cliente habitual y flexibilidad en los servicios contratados (La Información, 2021).



## 4. ANÁLISIS DE LA RSC

### 4.1. RSC de Renfe

Como líderes del sector más respetuoso con el medio ambiente en sus respectivos países, Renfe y SNCF cuentan con su propio plan estratégico para mejorar el impacto medioambiental y social sobre el entorno y la sociedad.

La compañía española Renfe ha obtenido la certificación por su Sistema de Gestión de Calidad y Medio Ambiente, otorgada por el equipo auditor de AENOR. Recientemente<sup>8</sup>, esta certificación de Calidad y Medio Ambiente ha sido reconocida a sus servicios comerciales de AVE y Avlo, de acuerdo con las normas ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015, por el cumplimiento y aplicación de las normas internacionales en la mejora de la calidad y sostenibilidad de sus servicios (AENOR, 2023). Además, en relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), Renfe cuenta con una estrategia empresarial basada en estos objetivos de la Agenda 2030<sup>9</sup> (Renfe, 2021, p. 122).

A través del Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo, correspondiente al año 2020, Renfe muestra su compromiso con la sociedad de alcanzar un progreso social y reducir al máximo el impacto negativo de sus operaciones en el medio ambiente. De esta forma, quiso formar parte del *Railway Climate Responsibility*, por el que se implicaba a reducir completamente sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en el año 2050 (Renfe, 2021, p. 87).

La lucha contra la emergencia climática guía el comportamiento de la compañía. A diferencia de otros medios de transporte dependientes del petróleo, Renfe se ha convertido en pionera por utilizar electricidad de origen renovable para sus trenes en 2019, cuya emisión de CO2 en España es nula. Esto ha ocasionado una reducción del

---

<sup>8</sup> Desde el día 30 de diciembre de 2022.

<sup>9</sup> Según el Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030, se define como “un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia”.

85,5% de la huella de carbono en 2020, respecto al año 1990<sup>10</sup>(Renfe, 2021, p.87), y supone el 1,7% de energía renovable eléctrica en el territorio español. Otro punto a favor es que esta fuente de energía permitirá, en 2030, reducir más de 7 millones de toneladas de CO2 en la red ferroviaria de Renfe. Sin embargo, aunque con previsiones de reducir esta cifra, en 2020, el diésel representó el 18,8% de la energía de tracción. (Renfe, 2021, p. 89).

Con el fin de reducir el consumo de energía, la emisión de gases de efecto invernadero y alinearse con los compromisos económicos, Adif y Renfe se unieron en marzo de 2018 para desarrollar el Plan Director de lucha contra el cambio climático, hasta 2030. El Plan Director se rige por tres actuaciones clave: la descarbonización, la gestión y eficiencia de la energía, que prevé la reducción de 9,9 millones de toneladas de CO2 en 2030, así como un ahorro económico de más de 250 millones de euros (Renfe, 2021, p. 90).

En relación con los ODS de la Agenda 2030, la adhesión de Renfe al Compromiso de responsabilidad climática ferroviaria global de UIC<sup>11</sup> - 2019, relacionado estrechamente con el Acuerdo de París, pretendía contrarrestar por completo las emisiones de CO2 para 2050 (Renfe, 2021, p. 91).

El *Urban Mobility Challenge*, desafío propuesto por la plataforma online *Ciclogreen*, al que también quiso formar parte Renfe, tenía el objetivo de promover la movilidad sostenible entre los empleados y empleadas. En 2020, el ranking de las empresas que perseguían este objetivo, fue liderado por la compañía ferroviaria española como “empresa más sostenible” y “empresa con más kilómetros recorridos” (Renfe, 2021, p. 92). Relacionado con este objetivo de movilidad sostenible, una de las iniciativas que impulsó Renfe fue la fusión del medio de transporte colectivo más sostenible con la bicicleta. De esta forma, dotó a sus trenes con un logo que permitía identificar que disponía de espacios y servicios disponibles para este medio de transporte, especialmente en los núcleos de Cercanías o en sus trenes Civia (Renfe, s.f.).

---

<sup>10</sup> Año del Protocolo de Kioto.

<sup>11</sup> Siglas de Unión Internacional de Ferrocarriles.

Con el fin de lograr una integración sobre la gestión de riesgos laborales y ambientales, Renfe cuenta con un grupo paritario de Trabajo de Medio Ambiente, órgano asesor del Comité General de Seguridad e Higiene en el trabajo. Esto incluye que una de las mayores preocupaciones en España sea el aumento del riesgo de incendios, por lo que se desarrolló un plan anual de prevención de incendios por parte de Renfe, que se encargaba de revisar los trenes que circulan en zonas con alto riesgo de incendio en los meses más cálidos del año (Renfe, 2021, p. 94).

Otra preocupación es la reducción del impacto acústico, especialmente en los trenes de mercancías que, en 2020, redujeron sus emisiones acústicas al 55,72%, por la introducción de zapatas sintéticas, frente al 44,90% en 2016. Esto ha permitido a Renfe convertirse en una de las empresas ferroviarias en Europa con trenes mercantes más silenciosos, lo que supone una disminución a la mitad del ruido ambiental. En el caso de los trenes de viajeros, el 99,7% usan frenos de disco de baja emisión acústica (Renfe, 2021, p. 96). Además, la reducción de la contaminación lumínica a través del uso de luces LED, fue financiado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) (Renfe, 2021, p. 97).

Los trenes de Renfe se caracterizan por tener una vida útil extensa, aproximadamente de hasta 40 años y que, para su construcción, se emplee un 98% de materiales reutilizables. El mantenimiento y la duración de los vehículos permite una economía circular, es decir, cuando estos trenes dejan de ser utilizados, Renfe los repara y los vende a terceros países para que puedan aprovecharlos. Por otro lado, aquellos trenes que sean de interés histórico, son donados a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Renfe, 2021, p. 97).

El cuidado de las acciones que se llevan a cabo se extiende también hasta Renfe Fabricación y Mantenimiento. Junto con Adif, Renfe mantiene un convenio de colaboración de descontaminación de suelos e instalaciones en los talleres. Esto incluye la gestión del agua, por ser un recurso altamente consumido en los talleres, centros de mantenimiento de trenes o estaciones; vertido de las aguas residuales a las redes urbanas de saneamiento; medidas para fomentar el ahorro de agua; y consumo de materiales (Renfe, 2021, p. 97-99).

Renfe Mercancías es una parte importante de la compañía. Su consumo en 2020 de un 100% de energía eléctrica permitió evitar la emisión de 1 millón de toneladas de CO<sub>2</sub> (Renfe, 2021, p. 91). La protección de la biodiversidad es potenciada por la seguridad ambiental y humana que ofrece el transporte ferroviario de mercancías peligrosas, puesto que supone suprimir 60.000 circulaciones de camiones de mercancías por carretera al año al haber transportado, en 2020, 1,7 millones de toneladas de mercancías peligrosas. Además, Renfe colabora con el proyecto *Life Impacto Cero*, que trata de reducir y evitar el impacto de las aves en los trenes (Renfe, 2021, p. 100).

Renfe tiene muy interiorizado el término “sostenibilidad” en cada una de sus operaciones. Por ello, en 2020 realizó una aportación valorada en 3.061 millones de euros en materia de desarrollo sostenible; crearon 29.861 empleos; e invirtió en la comunidad un total de 9,2 millones de euros (Renfe, 2021, p. 103).

La contribución al progreso social es un pilar fundamental de la compañía ferroviaria, especialmente en un año marcado por el SARS-CoV-2, en el cual se desarrolló este informe. El impacto de la pandemia reflejó el compromiso de Renfe en cuanto a Responsabilidad Social, quien se convirtió en la única empresa de transportes en España que devolvió a sus clientes el importe íntegro de los billetes comprados, ascendiendo a un total de 47,3 millones de euros, debido a las dificultades de movilidad durante las restricciones. Además, ofreció al personal sanitario plazas gratuitas para facilitar sus desplazamientos; y medidas orientadas a los empleados de la compañía para mejorar los efectos de la pandemia, tales como proporcionar apoyo psicológico, medidas de conciliación familiar o la posibilidad de teletrabajo (Renfe, 2021, p. 104-107).

La inclusión en la accesibilidad en los servicios de transporte es otro de los compromisos asumidos con la sociedad, por lo que cuentan con un Plan Integral de accesibilidad que garantice un sistema de transporte confortable para todos los ciudadanos. Con el fin de lograrlo, surge Renfe Atendo, servicio de atención y asistencia gratuito a viajeros con discapacidad o movilidad reducida. Este servicio es el principal hito de Responsabilidad Social Empresarial de Renfe. Además, Renfe Atendo cuenta con la certificación de Accesibilidad Universal, según la norma UNE 170001-2 de AENOR (Renfe, 2021, p. 109-111).

Renfe también muestra su implicación en causas relacionadas con la mujer y la igualdad, aportando visibilidad sobre el papel de la mujer en el ferrocarril, puesto que en este sector fueron discriminadas. Algunas de estas acciones reivindicativas fueron la exposición fotográfica de mujeres trabajadoras del ferrocarril en el vestíbulo de la estación de Madrid Atocha Cercanías; o el manifiesto de Renfe contra la violencia sobre las mujeres en el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la mujer. Con el fin de crear un mayor vínculo de Renfe con las mujeres, la compañía impulsó el proyecto “Mujeres Viajeras” que tenía como objetivo la fidelización de 100.000 nuevas clientas y destacar su apoyo hacia el colectivo femenino en la sociedad (Renfe, 2021, p. 123).

Siguiendo el interés en promover el progreso social, Renfe cuenta también con una serie de acciones sociales, desde la sociedad en general, hasta acciones con empleados o colaboraciones con fundaciones, organizaciones y asociaciones, con el objetivo de concienciar a la sociedad sobre aspectos medioambientales y sociales.

En 2020, Renfe invirtió más de 3,23 millones de euros en diferentes Centros Especiales de Empleo (CEE), en beneficio de mejorar la integración social de aquellas personas que padecen alguna discapacidad. Además, con sus trenes Ave y Larga Distancia, y a través de los diferentes servicios y departamentos de la compañía, colabora en el transporte de órganos, junto con la Organización Nacional de Trasplantes (ONT). Gracias a ello, en 2020, fueron posibles 19 trasplantes: 18 en España y 1 en Portugal (Renfe, 2021, p. 129).

En relación con acciones que persiguen la sensibilización y participación de los empleados, la compañía ha participado y colaborado con la Fundación Española del Corazón, en la Carrera por los huérfanos de la violencia de género, y mostrado su participación en la Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género (Renfe, 2021, p. 126).

Por último, respecto a la contribución de Renfe con fundaciones, organizaciones y asociaciones, la compañía ha participado con algunas como *Save The Children*, *WWF España*, La Gran Recogida de Alimentos - FESBAL, y con Fundación Reina Sofía -

“Operación frío”, con el fin de dar visibilidad a sus proyectos y ayudar en las recaudaciones (Renfe, 2021, p. 127).

Renfe impulsó proyectos culturales y educativos, como el XIV Certamen de Relatos Breves “el tren y el viaje”, que buscaba promover la lectura, especialmente en los trenes de Cercanías; y catálogos que ofrecían actividades escolares con fines culturales, educativos y en contacto con la naturaleza (Renfe, 2021, p. 133). Asimismo, la importancia de impulsar también el turismo cultural, a través de rutas de los trenes turísticos Asturias y Galicia, el Tren de Cervantes o el Tren del Canal de Castilla (Renfe, 2021, p. 134).

La opinión y necesidades de los grupos de interés es un aspecto importante a tener en cuenta para Renfe. Por ello, trata de establecer un diálogo con ellos para poder satisfacer sus necesidades. Esta comunicación se lleva a cabo a través de canales como el correo electrónico, centros de servicio y atención al cliente, comités de clientes, redes sociales, notas de prensa, relaciones institucionales y muchos más (Renfe, 2021, p. 113).

#### **4.2. RSC de SNCF**

La compañía francesa SNCF, desarrolló su estrategia de RSC para los años comprendidos entre 2020 y 2030, en base a seis ejes, presentada por el Director de Compromiso Social, Territorial y Ambiental y del proyecto Tous SNCF, y aprobada por el Consejo de Administración. Para lograr frenar el avance del cambio climático, se impulsa en el país la Estrategia Nacional Baja en Carbono (SNBC), a nivel nacional y europeo, que servía de guía para contrarrestar las emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2050 y reducir la huella de carbono. Además, SNCF, se compromete en reducir las emisiones del transporte en un 30%, a través de medidas como la descarbonización, la movilidad limpia y la sobriedad energética (SNCF, 2021).

En el mismo informe de SNCF (2021), se señala que en Francia el sector del transporte representa el 30% de emisiones de CO<sub>2</sub>, siendo el tren aquel con menor impacto y capaz de reducir dichas emisiones hasta en un 90%. Teniendo en cuenta las emisiones de CO<sub>2</sub> por pasajero por cada km, el tren presenta un total de 4g de CO<sub>2</sub>, por delante

de los 30 g de un autocar de larga distancia, de los 47g de un coche eléctrico, los 105g de los turismos, y los 260g de un avión. Por este motivo, el primer eje persigue el “desarrollo de la cuota del ferrocarril y la movilidad sostenible”.

SNCF (2021), implicada en la reducción de su huella de carbono, se ha propuesto reducir el consumo de tracción en un 20% para 2025, a través de la enseñanza a los conductores de una conducción ecológica y un cierre temporizado de puertas, durante el mantenimiento. Sus trenes están diseñados para ser lo más sostenibles posible, los cuales serán reciclados en un 92% al finalizar su vida útil para promover una economía circular. Esto permite la recuperación del 95% de componentes de las infraestructuras, y el uso en un 97% de materiales reciclables en el futuro TGV. El interés en promover el reciclaje y reducir el desperdicio de alimentos a bordo, hizo que se llevaran a cabo acciones, tanto en estaciones como en trenes, para alcanzar la valorización de sus residuos para 2030.

La intención de promover el uso del tren entre la ciudadanía y apelar a la responsabilidad social de cada individuo hizo que SNCF, debido al gran aumento de casi el 30% en 2020 del uso de la bicicleta en el país como medio de transporte, ante la creciente sensibilización de la sociedad por la emergencia climática, decidiera impulsar medidas para facilitar el uso de la bicicleta, que permitía ampliar el abanico de clientes y lograr una interrelación bicicleta-tren. Algunas de estas medidas son la instalación de zonas de estacionamiento de bicicletas, con su respectiva seguridad; y facilitar el transporte a bordo de estos vehículos (SNCF, 2021).

La francesa SNCF goza de su quinta posición, entre las 4.879 empresas a nivel mundial, por su ejercicio en los aspectos sociales, ambientales y de gobernanza, según la evaluación realizada por la agencia Vigeo Eiris (agencia internacional de investigación y servicios ESG). Para tener consideración de ello, SNCF ofrece los siguientes datos (SNCF, 2021):

En términos de emisiones de CO<sub>2</sub> y GEI, el transporte ferroviario francés representa el 0,6% de las emisiones de GEI del sector de transporte en el país: el 11% le corresponde al transporte de pasajeros y el 9% al de mercancías. Estos últimos han permitido evadir 87.500 toneladas de CO<sub>2</sub>, equivalente a la circulación de 300 camiones por carretera.

Teniendo en cuenta la responsabilidad social, SNCF (2021) consolidó 294.000 puestos de trabajo en 2019, con el apoyo de 23.000 proveedores. Con apoyo del sector solidario, también aportó 70 millones de euros en compras solidarias, relacionadas con el trabajo protegido y adaptado, y la inserción.

El segundo eje se centra en la “reducción de la huella ambiental de las actividades” (SNCF, 2021). Para conseguir este fin, se persigue un doble objetivo: la reducción de GEI en un 30% en el transporte, y un 50% en el inmobiliario.

Para conseguir la reducción de la huella ambiental en el sector del transporte, SNCF impulsó una serie de innovaciones en su flota para disminuir el consumo de la energía de tracción de los trenes, y dejar atrás el diésel. Este proceso se hizo a través de lanzamientos como el TER híbridos, TER batería, tren de hidrógeno y el uso de biocombustibles.

Por otro lado, el segundo objetivo se centra en el respeto de los inmuebles de la compañía, haciendo un uso responsable de los recursos y aumentar su eficiencia, como la venta de locales que ya no son necesarios, optimizar su uso o evitar el derroche de energía en los sistemas de calefacción.

SNCF (2021) se caracteriza por el consumo de energía verde, que es obtenida por paneles fotovoltaicos y que proporcionan energía a los talleres y estaciones, lo que también motivó la compra de electricidad renovable.

Todavía, el 26% de los TER (Transporte Exprés Regional) de SNCF son impulsados por diésel, lo que supone un 77% de emisiones de CO<sub>2</sub> en la atmósfera. Para poder alcanzar los objetivos marcados y actuar para reducir este impacto, el grupo decide hacer una aportación de 8 millones de euros en un proyecto, impulsado por las regiones, que pondría en marcha, a finales del 2025, 12 trenes cuya energía será el hidrógeno. Este elemento químico, en combinación con el oxígeno del aire, permite aportar al tren la electricidad necesaria para su funcionamiento. A parte de este, SNCF Voyageurs junto con Alstom, desarrollaron un diseño eco para el TGV M (Tren de Alta Velocidad), que se pondría en movimiento en 2024 y que se posicionaría como un diseño pionero en

Europa en trenes. El TGV M es un tren ecológico, formado por un 97% de materiales reciclables; económico, puesto que permite un ahorro del 20% de consumo energético, un 20% menos de coste de adquisición, y un 30% menos de gastos de mantenimiento; y con un sistema óptimo de Internet (SNCF, 2021).

El grupo persigue también la lucha contra la pérdida de recursos y el impacto de sus operaciones sobre el medio ambiente y la biodiversidad. De esta forma, Mikaël Lemarchand, director de proyectos corporativos y del Departamento de Compromiso Social, Territorial y Ambiental, señaló que “SNCF se enmarca en una trayectoria de cero residuos no valorizados en 2030 explotando todas las posibilidades: ecodiseño, reutilización de objetos y recuperación de materiales que constituyen residuos o productos al final de su vida útil” (SNCF, 2021). La búsqueda de la economía circular, supuso la recuperación 55.000 toneladas de materiales en promedio cada año, crear 400 puestos promedio de trabajo, y la recuperación de 12.000 cajas de material rodante (reutilización de piezas y reciclaje de materiales) entre 2018 y 2028. Esta dinámica no solo se emplea en las instalaciones ferroviarias, sino también a la hora de reciclar dispositivos electrónicos y el vestuario profesional. En 2019, la acción nacional “*La Grande Collecte*” permitió el reciclaje de más de 60.000 dispositivos electrónicos; y, con la iniciativa *The Eco Shop*, se alcanzó la reutilización de 8.500 objetos en 2018, mediante dicha plataforma que permitía la venta de objetos que ya no se usaban por parte de los empleados.

Otra medida para fomentar el uso racional de recursos, fue la recogida del 100% de componentes de las obras hasta 2025 para recuperarlas. Esto supone la retirada de tres millones de toneladas de materiales cada año de las vías. Otra medida es el seguimiento del 44% de materiales recolectados en 2020 (SNCF, 2021).

La protección de la biodiversidad es otro compromiso adoptado por el grupo francés. Esto motivó su adhesión a la perspectiva de Act4nature, iniciativa impulsada por la asociación Empresas por el Medio Ambiente, en Francia, que persigue el mismo fin. SNCF (2021) busca la disminución del impacto que provoca en el medio ambiente y en la vida silvestre, por el deterioro del entorno. Para ello, propone un ecodiseño basado en inventarios ecológicos, construyendo estructuras para la fauna, y compensando los

impactos residuales. Respecto a este compromiso, se persigue la sensibilización anual del 10% de los agentes de mantenimiento y empleados.

El tercer eje se enfoca en la "mejora de la adaptación y resiliencia de las actividades de la compañía al cambio climático". SNCF (2021) es consciente de los graves efectos del cambio climático, por lo que ve necesario adaptar sus actividades e infraestructuras a estos fenómenos.

El cuarto eje se basa en la "actuación por la cohesión social y la economía ecológica y solidaria en los territorios". Según SNCF (2021), para conseguir una correcta transición ecológica, es necesario que vaya acompañada de una económica y socialmente sostenible. Los objetivos que persigue este eje son aquellos relacionados con la inclusión social, promover el acceso a la movilidad, y fomentar una política de compras responsables, entre otros. La crisis sanitaria derivada por el SARS-CoV-2 fue culpable del abandono escolar y la brecha digital entre la población más joven. Por este motivo, la Fundación SNCF realizó una aportación de 300.000 euros en 2021 dirigida a los jóvenes del país para solventar estas desigualdades educativas, digitales e, incluso, alimentarias. Aunque cabe decir que dicha fundación posee un presupuesto anual de 4,5 millones de euros para contribuir con el bienestar de la sociedad. Es clara la preocupación de la empresa por fomentar la inclusión e integración de la juventud en la sociedad.

Debido al gran volumen de compras de la empresa, la implantación de una política de compras debía ir más allá del beneficio económico y enfocarse en el beneficio social y medioambiental. Esta política supuso:

- La compra, por parte de SNCF, a un 97% de empresas francesas.
- La generación de 14.500 millones de euros de riqueza generada, equivalente al 0,6% del PIB.
- 15 millones de euros en compras al sector del trabajo protegido y adaptado
- 11,7 millones de compras a empresas de integración.
- 1,4 millones de euros invertidos en trabajos de inserción, contratados con proveedores en 2020.

- Creación de 231.571 puntos de trabajo en Francia, equivalente al 0,8% de puestos de trabajo.

El quinto eje se enfoca en la “conversión de los empleados en los principales actores y beneficiarios de la transición ecológica y social”. Este objetivo marca la importancia de las personas de la empresa como miembros de la misma para formar parte de las transiciones ecológicas y sociales, con el fin de obtener un mayor compromiso entre todos. Muestra de ello es el programa *Opti-Conduite*, a través del cual se pretendía alcanzar una conducción más sostenible. La puesta en marcha de esta herramienta permitiría un ahorro en la factura energética de dos millones al mes, aproximadamente, para todos los TGV (SNCF, 2021).

Respecto al sexto y último eje, este se basa en el “desarrollo de una ética irreprochable y un gobierno abierto”. En este objetivo se remarca el papel de toda la sociedad, no solo de aquellos expertos, de llevar a cabo y mantener un comportamiento ético, tanto en aspectos sociales como medioambientales. Entre los compromisos sociales, SNCF potencia su interés en la diversidad, mostrando su apoyo en la lucha por la igualdad. La compañía francesa representa un 2% de brecha salarial entre hombres y mujeres, frente al 17-18% del país, aunque tan solo hay presencia del 23% de mujeres en SNCF. Así pues, en 2012 surge *SNCF Mixité*, cuya misión es poner en manifiesto los valores de la empresa para alcanzar el progreso social (SNCF, 2021).

Siguiendo el camino de la diversidad, SNCF (2021) trabaja en ofrecer oportunidades y mejorar la adaptación en el empleo a las personas que sufren algún tipo de discapacidad. Un total de 6957 personas con discapacidad prestan sus servicios para la compañía francesa. Además, el 31 de enero de 2022 firmó, junto con tres sindicatos, el IX convenio colectivo por el cual se daba apoyo al empleo de trabajadores con discapacidad.

### 4.3. Comparativa

Tras la exposición de la información extraída del Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo de Renfe, correspondiente al año 2020, y la información proporcionada por el portal oficial de SNCF, se puede ver que los objetivos de ambas empresas ferroviarias van más allá de la dimensión económica, es decir, persiguen el camino de la sostenibilidad social y medioambiental. Para poder establecer un plan de actuación en base a los objetivos propuestos por parte de la ONU, como el acuerdo de París o el Protocolo de Kioto, las dos compañías cuentan con su propia estrategia para guiar sus acciones.

En el caso de Renfe, el desarrollo en 2018 de un Plan Director, junto con Adif, guiaba la lucha contra el cambio climático para 2030. Esta medida preveía una reducción de 9,9 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, y un ahorro económico de más de 250 millones de euros. Por otro lado, la estrategia de RSC de SNCF se desarrollaría en base a seis ejes clave sobre los que actuar hasta 2030. Además de esto, muestran su compromiso con la UIC, el *Railway Climate Responsibility* o *Urban Mobility Challenge*, con el fin de reducir por completo las GEI en 2050, en el caso de Renfe; y con la Estrategia Nacional Baja en Carbono, para SNCF. Por lo que ambos se comprometen a neutralizar por completo las emisiones de gases contaminantes para 2050. En relación con estos objetivos, ambas compañías muestran su apoyo a una movilidad más sostenible, que se potencia con el uso de la bicicleta. Por ello, impulsaron servicios en sus trenes para facilitar la conciliación de la bicicleta y el tren a los pasajeros, y mejorar así la relación de ambos vehículos.

Los países en los que nacen estas compañías representan un porcentaje similar de contaminación del sector de transporte: 27% en el caso de España, y 30% en el caso de Francia. Ambos coinciden en que el ferroviario, sector al que pertenecen Renfe y SNCF, es el menos contaminante de todos los medios de transporte colectivos existentes (representando un 0,7% en España, y un 0,6% en Francia), lo que supone una clara ventaja competitiva. Cada uno de estos trenes utiliza una fuerza de energía que lo destaca.

A pesar de que un pequeño porcentaje le corresponda a la tracción por diésel (18,8% en Renfe y 26% en SNCF), ambas compañías están convencidas de que esto pronto pasará a formar parte del pasado, gracias a la sustitución de este elemento por otros más sostenibles. De esta forma, Renfe se caracteriza por haber reducido en un 85,5% la huella de carbono en 2020, respecto al año 1990, gracias a sus trenes impulsados por electricidad de origen renovable. En cambio, SNCF se centra en reducir el 80% de su huella de carbono. Es a través de sus trenes de hidrógeno, TER híbridos, TER de batería y el uso de biocombustibles, que se ha propuesto reducir en un 30% las emisiones de GEI. Comprometidas con una economía circular, las dos compañías ferroviarias cuentan con materiales reciclables, un mantenimiento y una extensa vida útil para que sus trenes puedan ser reusados y reutilizados. Los trenes de Renfe poseen una vida útil, aproximadamente, de 40 años y un empleo del 98% de materiales reciclables para su construcción; mientras que la flota de SNCF será posible reciclar en un 92% sus trenes, lo que permitirá un 97% de materiales reciclables.

No solo el transporte de viajeros contribuye al desarrollo sostenible, el transporte de mercancías es otro factor clave para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. La circulación de estos trenes permite la reducción de los gases de efecto invernadero, puesto que Renfe Mercancías interrumpió la emisión de un millón de toneladas de CO<sub>2</sub> en 2020; mientras que SNCF consiguió suprimir 87.500 toneladas de CO<sub>2</sub>.

El compromiso de la reducción de la huella de carbono va más allá de las vías de tren. Tanto Renfe como SNCF extienden su responsabilidad a todas las instalaciones ferroviarias e inmuebles, así como el uso eficiente de los recursos de los que disponen para evitar el malgasto y promover la gestión adecuada de los residuos.

La protección de la biodiversidad es otro pilar de la estrategia de responsabilidad social de ambas compañías. Tanto las infraestructuras como la actividad de los trenes causa un impacto en el entorno, tanto a la fauna como a la flora. Ante esta situación, Renfe posee un transporte de mercancías peligrosas, que reduce las posibilidades de causar un perjuicio para el ecosistema, debido a su nivel de seguridad. Además, a través de su participación en el proyecto *Life Impacto Cero*, se busca la protección de las aves que sufren colisiones contra los trenes. Por otro lado, la francesa SNCF mostró su apoyo en

el proyecto *Act4nature*, que se involucra en la protección del entorno y la fauna; y trata de sensibilizar anualmente al 10% a sus trabajadores.

Además de tener acciones a favor del medioambiente, Renfe y SNCF cuentan con acciones sociales en beneficio de la sociedad. Algunas de estas iniciativas van dirigidas a los colectivos más vulnerables como es el de los jóvenes, la mujer y las personas con discapacidad.

Renfe cuenta con Renfe Atendo, servicio de atención que facilitaba la movilidad a aquellas personas que se encontraban con alguna discapacidad o dificultad. Para facilitar la integración social, realizó una aportación de 3,23 millones de euros en distintos centros especiales de empleo. Por otro lado, SNCF promueve la adaptación de personas con discapacidad en el empleo, lo que promovió la contratación de 6957 personas con discapacidad en la compañía, y la firma en el IX convenio colectivo de apoyo a este tipo de trabajadores.

La igualdad y el apoyo a la mujer forma parte de la estrategia de las dos empresas. Mientras que Renfe pretende promover el papel de la mujer en el ferrocarril, a través de exposiciones o manifiestos contra la violencia de género, o impulsando el proyecto Mujeres Viajeras para mostrar su apoyo; SNCF impulsó SNCF *Mixité*, para reflejar su apoyo en la igualdad y progreso social. La compañía francesa representa un 2% de brecha salarial entre hombres y mujeres, un porcentaje admisible.

Cabe destacar que SNCF cuenta con su propia fundación, especialmente enfocada en el apoyo a los jóvenes que se encuentran en situación de exclusión social, sobre todo debido a la pandemia, y acabar con la brecha digital. Así pues, la Fundación SNCF aportó, en 2021, 300.000 euros para atenuar las dificultades de los jóvenes. Sin embargo, Renfe colabora con fundaciones al amparo de niños en situación de orfandad o en alguna situación delicada, incluso en aquellas en beneficio de personas en situación de exclusión. Además, tanto Renfe como SNCF ven a sus *stakeholders*<sup>12</sup> como un factor imprescindible a tener en cuenta, por lo que buscan mantener un diálogo continuo con ellos para conocer sus necesidades u opiniones.

---

<sup>12</sup> Individuos u organizaciones involucradas con una empresa de manera interna o externa y que sufren el impacto de las acciones de la misma.

## 5. CONCLUSIONES

Tras la realización de un análisis en profundidad de las RSC de ambas empresas ferroviarias de transporte de viajeros, se ha concluido que:

1. En España, el sector del transporte representó en 2020 un porcentaje del 27% de contaminación respecto al resto de sectores, un 3% inferior al transporte en Francia, que se sitúa en el 30%.
2. Las emisiones GEI del sector ferroviario en España representan un 0,7% del total, una décima más que las registradas en Francia (0,6%).
3. La diferencia de la tracción por diésel, todavía empleada por ambas compañías ferroviarias es del 7,2% (26% en el caso de SNCF, y 18,8% de Renfe).
4. SNCF cuenta con su propia fundación, que dispone de 4,5 millones de euros anuales en apoyo a la sociedad y medioambiente, mientras que Renfe aportó más del doble de dinero que su competidora (9,2 millones de euros en 2020) a la sociedad española.
5. Renfe redució, en 2020, su huella de carbono un 85,5%, respecto al año 1990. En cambio, SNCF se centra en reducir el 80% de su huella de carbono.
6. Los trenes de Renfe están compuestos en un 98% de materiales reciclables, porcentaje similar a los futuros trenes de SNCF, que se constituirán en un 97% de materiales reciclables.
7. Renfe participa en proyectos para dar visibilidad y mostrar su apoyo a la mujer en la lucha a favor de la igualdad, mientras que SNCF contrata y reduce la brecha salarial hasta el 2%.
8. Renfe ha suprimido 11,42 veces la cantidad de toneladas de CO<sub>2</sub> que SNCF en el transcurso anual.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

### 6.1. Bibliografía

Carroll, A. B. (1994). *Social issues in management research*. *Business & Society* 33(1), 5-29. [https://www.researchgate.net/profile/Archie-Carroll/publication/249705236\\_Social\\_Issues\\_in\\_Management\\_Research/links/0a85e52f91c3d5409b000000/Social-Issues-in-Management-Research.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Archie-Carroll/publication/249705236_Social_Issues_in_Management_Research/links/0a85e52f91c3d5409b000000/Social-Issues-in-Management-Research.pdf)

Friedman, M. (13 de septiembre de 1970). *La responsabilidad social de la empresa es incrementar sus beneficios*. *The New York Times Magazine*. [https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a\\_20150908\\_04.pdf](https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20150908_04.pdf)

### 6.2. Webgrafía

ADIF (s.f.). *Liberalización sector ferroviario: nuevos operadores en el mercado*. [www.adif.es](http://www.adif.es). <https://www.adif.es/sobre-adif/transparencia/liberalizacion-sector-ferroviario>

AENOR (10 de enero de 2023). *Toda la flota AVE y AVLO de Renfe, certificada en Calidad y Medio ambiente*. [www.aenor.com](http://www.aenor.com). <https://www.aenor.com/conocenos/sala-de-informacion-aenor/noticias/ave-y-avlo-de-renfe-certificada-en-calidad-y-medio-ambiente>

Andreu Pinillos, A. y Fernández Mateo, J. (27 de julio de 2020). *70 años de historia para llegar a los Consejos de Administración*. *Ethic*. <https://ethic.es/2020/07/rsc-70-anos-de-historia/>

Ayuda Ley (12 de junio de 2021). *Responsabilidad social. Definición, tipos y ejemplos*. [www.ayudaleyprotecciondatos.es](http://www.ayudaleyprotecciondatos.es). <https://ayudaleyprotecciondatos.es/2021/06/12/responsabilidad-social/>

Busto, L. (2 de septiembre de 2021). *¿Cuál es el origen de las responsabilidad social corporativa? ¡Descúbrelo!*. Campus Training. <https://www.campustraining.es/noticias/responsabilidad-social-corporativa-origen/>

CNMC Blog (14 de diciembre de 2021). *Un año de la liberalización ferroviaria*. Blog CNMC. <https://blog.cnmc.es/2021/12/14/un-ano-de-la-liberalizacion-ferroviaria-video/>

Comunidad RSE. (2 de septiembre de 2015). *Howard Bowen, El Padre de la RSE*. ComunidadRSE. . <http://www.comunidadrse.com.ar/howard-bowen-el-padre-de-la-rse/>

Consejo Europeo (s.f.). *Creación del espacio ferroviario europeo único*. Consejo Europeo. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/single-eu-railway-area/>

Ecoembes (10 de mayo de 2021). *¿Qué emite CO<sub>2</sub>, el coche, el tren o el avión?*. The Circular Lab. <https://www.thecircularlab.com/que-emite-menos-c02-el-coche-el-tren-o-el-avion/>

Fundación Seres (21 de enero de 2021). *Radiografía y tendencias de la RSC en la empresa española*. [www.fundacionseres.org](http://www.fundacionseres.org). <https://www.fundacionseres.org/BlogSeres/index.php/radiografia-tendencias-la-rsc-la-empresa-espanola/>

Gil, A. (23 de febrero de 2022). *Los países con más kilómetros de tren de alta velocidad*. El Orden Mundial. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/paises-trenes-alta-velocidad/>

INE (s.f.). *Estadística sobre transporte ferroviario. Últimos Datos*. Instituto Nacional de Estadística. [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736177040&menu=ultiDatos&idp=1254735576820](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177040&menu=ultiDatos&idp=1254735576820)

La Información (9 de mayo de 2021). *Qué es Ouigo y por qué puede ser la opción más barata para viajar en tren*. [www.lainformacion.com](http://www.lainformacion.com). <https://www.lainformacion.com/empresas/ouigo-opcion-barata-viajes-tren-ofertas/2837592/>

La Información (21 de junio de 2021). *Así es AVLO, el nuevo servicio de trenes de Renfe que ofrece billetes de low cost*. [www.lainformacion.com](http://www.lainformacion.com).

<https://www.lainformacion.com/empresas/asi-es-avlo-renfe-trenes-billetes-low-cost/2842075/>

Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera de 24 de enero de 1941. Boletín Oficial del Estado, 28, de 28 de enero de 1941.  
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1941-840>

Lizcano-Prada, L. (24 de noviembre de 2017). *Responsabilidad Social Corporativa (RSC): reconsiderando conceptos y enfoques*. Universidad Sergio Arboleda.  
[https://www.redalyc.org/journal/1002/100258345010/html/#:~:text=A%20partir%20del%20análisis%20bibliométrico,Porter%20y%20Kramer%20\(2002\)%20y](https://www.redalyc.org/journal/1002/100258345010/html/#:~:text=A%20partir%20del%20análisis%20bibliométrico,Porter%20y%20Kramer%20(2002)%20y)

Mafex (14 de mayo de 2020). *Liberalización ferroviaria*. Revista número 35 Mafex.  
<https://magazine.mafex.es/liberalizacion-ferroviaria/>

Ministerio de Trabajo y de Economía Social (s.f.). *El consejo estatal de Responsabilidad de las Empresas (CERSE)*. [www.mites.gob.es](http://www.mites.gob.es).  
<https://www.mites.gob.es/es/rse/cerse/index.htm>

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (septiembre de 2015). *Los diferentes tipos de responsabilidad social: del ámbito individual a las acciones gubernamentales*. [www.miteco.gob.es](http://www.miteco.gob.es).  
<https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/carpeta-informativa-del-ceneam/novedades/tipos-responsabilidad-social.aspx>

Renfe (s.f.). *Transporte sostenible*. [www.renfe.com](http://www.renfe.com).  
<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/transporte-sostenible/en-el-centro-de-la-movilidad-sostenible>

Renfe (s.f.). *Conócenos*. [www.renfe.com](http://www.renfe.com).  
<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe/conocenos/la-empresa>

RSyS (8 de enero de 2022). *Responsabilidad Social Empresarial (RSE): Qué es, definición, beneficios y ejemplos*. Responsabilidad Social Empresarial y Sustentabilidad. <https://responsabilidadsocial.net/responsabilidad-social-empresarial-rse-que-es-definicion-beneficios-y-ejemplos/>

SNCF (24 de junio de 2019). *Two centuries of history*. www.sncf.com. <https://www.sncf.com/en/group/history/two-centuries-history>

SNCF (1 de julio de 2021). *La stratégie RSE du groupe SNCF en détail*. www.sncf.com. [https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/strategie-RSE\\_010721](https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/strategie-RSE_010721)

SNCF (1 de junio de 2023). *Qui sommes-nous?*. www.sncf.com. <https://www.sncf.com/fr/groupe/profil-et-chiffres-cles/portrait-entreprise/qui-sommes-nous>

SNCF (s.f.). *Explore the history of SNCF*. www.sncf.com. <https://www.sncf.com/en/group/history>

Vidales, K. B. V. (31 de diciembre de 2020). *Vista de Evolución conceptual de la Responsabilidad Social*. <https://rfcca.umich.mx/index.php/rfcca/article/view/145/127>

### 6.3. Hemeroteca

Comisión de las Comunidades Europeas (18 de julio de 2001). *Libro verde*. www.europarl.europa.eu. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com\(2001\)366\\_es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com(2001)366_es.pdf)

Fundación Seres y Deloitte (noviembre de 2018). *V Informe del impacto social de las empresas*. www.fundacionseres.org. [https://www.fundacionseres.org/Repositorio%20Archivos/Informes/20190118\\_V%20Impacto%20social%20empresas%20DEF.pdf](https://www.fundacionseres.org/Repositorio%20Archivos/Informes/20190118_V%20Impacto%20social%20empresas%20DEF.pdf)

Fundación Seres y Deloitte (noviembre de 2019). *VI Informe del impacto social de las empresas*. [www2.deloitte.com](http://www2.deloitte.com).

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/es/Documents/acerca-de-deloitte/Deloitte-ES-fundacion-seres-2019.pdf>

Fundación Seres y Deloitte (noviembre de 2020). *VII Informe del impacto social de las empresas*. [www.fundacionseres.org](http://www.fundacionseres.org).

<https://www.fundacionseres.org/Lists/Prensa/Attachments/1600/Informe%20impacto%20social%20SERES-Deloitte%202020.pdf>

Fundación Seres y Deloitte (febrero de 2022). *VIII Informe del impacto social de las empresas*. [www2.deloitte.com](http://www2.deloitte.com).

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/es/Documents/acerca-de-deloitte/deloitte-es-2022-informe-impacto-social-empresas.pdf>

Fundación Seres y Deloitte (febrero de 2023). *IX Informe del impacto social de las empresas*. [www2.deloitte.com](http://www2.deloitte.com).

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/es/Documents/acerca-de-deloitte/deloitte-es-informe-about-9-informe-impacto-social-empresas.pdf>

Ministerio de Empleo y Seguridad Social (s.f.). *La Estrategia de Responsabilidad Social de las Empresas*. [www.mites.gob.es](http://www.mites.gob.es).

<https://www.mites.gob.es/es/rse/eerse/index.htm>

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (marzo de 2022). *Comunicación al secretariado de la convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático*. [www.miteco.gob.es](http://www.miteco.gob.es).

[https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei-es\\_nir\\_edicion2022\\_tcm30-523942.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei-es_nir_edicion2022_tcm30-523942.pdf)

Renfe (2021). *Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo 2020*. Renfe.

<https://www.renfe.com/content/dam/renfe/es/Grupo-Empresa/Gobierno-corporativo-y-transparencia/informes-rse/2020%20Informe%20Responsabilidad%20Social%20y%20Gobierno%20Corporativo.pdf>

Observatorio de RSC (s.f.). *Introducción a la Responsabilidad Social Corporativa*. Observatorio de la Responsabilidad Social Corporativa. [https://observatoriorsc.org/wp-content/uploads/2014/08/Ebook\\_La\\_RSC\\_modific.06.06.14\\_OK.pdf](https://observatoriorsc.org/wp-content/uploads/2014/08/Ebook_La_RSC_modific.06.06.14_OK.pdf)

OTLE (febrero de 2023). *Informe Anual 2022*. Observatorio del Transporte y la Logística en España. [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos\\_otle/Informe\\_anual\\_2022%20\(febrero\\_2023\).pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/Informe_anual_2022%20(febrero_2023).pdf)

