

LA LEY DE LA CALLE

A Renfe no le sienta bien la competencia

**ANDRÉS
SÁNCHEZ
MAGRO**
MAGISTRADO

Nuestra compañía ferroviaria de bandera ha conseguido grandes retos en la alta velocidad, en la expansión del mapa y en un modelo de gestión accesible para muchos ciudadanos. Pero, tras la liberalización del sector, los problemas crecen día a día. La competencia tiene esas cosas, porque otros operadores proponen ofertas atractivas y las ventajas del dorado monopolio pueden acabar siendo lastres.

No queremos hacer una comparativa de tarifas, frecuencias o calidades en la prestación del servicio, que de eso ya se encarga el propio mercado y el consumidor que, como en los bares, es quien tiene la razón. Pero sí es constatable el acusado bajón en muchas de las vertientes que venía dispensando Renfe. Las políticas de cambio y cancelación de billetes han experimentado tal vuelco que prácticamente son un obstáculo para las modificaciones sobrevenidas, y el precio es notoriamente más elevado. Si sumamos los problemas con el sistema de cercanías, los fracasos en algunos desarrollos con los no menos célebres túneles inidóneos para la circulación de algunos trenes, la cosa no pinta bien.

Renfe opera con 5.000 trenes y más de 500 millones de viajeros al año —522 en el año 2023, cifra récord— y cerca de 15.000 empleados. Según recoge en sus informes anuales, entre 2020 y 2022 ha perdido 943 millones de euros: 473 millones en 2020, 362 millones en 2021 y 108 en 2022. Por fin, este año espera volver a tener un

resultado de explotación positivo, tras ganar 101 millones en 2019.

Renfe presume estos días de que alcanzó una puntualidad del 87% en sus trenes de alta velocidad entre los meses de enero y mayo y de hasta el 91,45% en sus trenes de cercanías en ese periodo. Sin embargo, cambia su compromiso de puntualidad de devolución del billete por retrasos mayores de 15 minutos ampliándolos al 50% a partir de 60 minutos y al 100% a partir de 90. De lo que no presume es de las más de 700 incidencias producidas en la red de cercanías de Madrid en 2023, con más de 300.000 afectados...

No basta con criticar a la competencia, que lo único que hace es precisamente eso: competir y completar la oferta para beneficio de la ciudadanía.

Tampoco basta con aludir al fracaso histórico para no completar aquellos rincones como el extremeño, Almería o partes importantes de nuestro norte peninsular que siguen desasistidos de un servicio ferroviario regular y moderno. Recuperar el orgullo de lo que ha sido esa extraordinaria compañía de transporte debería de ser prioridad trasversal de cualquier Ejecutivo con mirada larga, pues una de nuestras joyas de la corona empresarial, que ha sido modelo para otras latitudes del planeta, es cosa de todos, no la mercancía con la que comercian para la portada y bronca de un día concreto.

Porque en tren se viaja rápido, siempre ha tenido una aureola culta y se acaba llegando a los sitios sin despeinarse ni quitarse el cinturón.

