

06-04-2021

 **informa**

2021-1

Comienza la liberalización con RENFE en retirada

</var/www/html/wp-content/uploads/2021/04/Video.mp4>

El sector ferroviario español se encuentra en una **situación de inminente competencia** tras la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril en cumplimiento con las directivas europeas. En los próximos meses el Grupo público RENFE va a comenzar a disputarse a los usuarios del tren con las empresas privadas que han ganado los otros dos paquetes de explotación licitados por ADIF.

Bien es cierto que **RENFE obtuvo el contrato con mayor capacidad de operación** en la infraestructura. Por lo que parte como empresa dominante frente a sus futuros competidores Ilsa y Ouigo en este nuevo escenario. No obstante, en los últimos años hemos vivido como en otros ámbitos del transporte de viajeros **las nuevas empresas** que se incorporaban al mercado **han sabido responder mejor a la demanda de los usuarios**. Sirva de ejemplo la exitosa aparición de los VTC en las calles de las ciudades españolas.

En el caso ferroviario nos preguntamos cuál es el entorno con el que se van a topar ILSA y Ouigo. Pues, para empezar, tras un año de pandemia hemos comprobado cómo **el Grupo RENFE ha suprimido de la oferta 800 trenes** al día. De ellos, 257 pertenecen a servicios comerciales, y de esa cifra 93 son de alta velocidad. Es decir, **el AVE operado por RENFE ha descendido prácticamente al 50%**.

La competencia de RENFE **va a comenzar en un mercado cuyo líder se encuentra en retirada**. Lo que supone, para ellos, una gran oportunidad. Si antes el usuario habría tenido que decidir entre una u otra empresa, que casi coincidían en horario, ahora buena parte de la oferta realizada por las empresas privadas será la única alternativa a la hora deseada para emprender el viaje.

A parte de otras consideraciones sobre la conveniencia de retirar circulaciones en situación de alerta sanitaria, desde el punto de vista empresarial de cuotas de mercado **la empresa pública está cediendo buena parte del negocio** por lo que podríamos denominar omisión de funciones.

El siguiente aspecto es preguntarnos si por lo menos Renfe ha gestionado bien la situación en este, auto concedido, periodo de hibernación con la excusa de la pandemia. **¿Será capaz el Grupo público de retomar los trenes que ha suprimido de la programación en el momento de arranque la empresa privada?**

Lamentablemente **la respuesta es también negativa**. En enero de 2021 el **balance de personal de conducción** resultado de sumar las nuevas incorporaciones con las desvinculaciones **arroja un dato negativo de 151 maquinistas**. Además, RENFE también ha paralizado el Plan de Empleo. Postergando la movilidad del personal operativo, las nuevas entradas y las habilitaciones correspondientes. Otra empresa, seguramente, habría aprovechado la coyuntura para realizar los procesos internos que le posibiliten retomar al 100% la actividad una vez se normalice la situación o seguiría el modelo de otros sectores como el aéreo realizando el mantenimiento retrasado por la operación o preventivo.

Parece que RENFE ha renunciado a ejercer el liderazgo en las cualidades que la destacan y diferenciarían de la competencia en un mercado liberalizado. Concediendo espacios propios que habrían sido inalcanzables para sus rivales. **El resto de la partida se jugará en el terreno del marketing y la experiencia ofrecida al usuario**. Un terreno desconocido para un operador que durante toda su trayectoria ha estado en solitario como única alternativa de servicio.