

Los Trenes no son un juego; Son un Servicio Público esencial



El tren es tendencia informativa con la entrada de Ouigo, primera compañía ‘privada’ que comienza a competir con Renfe, en una suerte de lowcost de Alta Velocidad.

Renfe los ha recibido con una campaña publicitaria, haciendo alusión a la popular serie televisiva de George R. R. Martin con un “comienza el Juego de Trenes”.

A parte, de la rigurosidad que implica la operación ferroviaria, no parece conveniente trasladar una imagen frívola cuando el ferrocarril es un servicio público, esencial y de interés general.

El sistema ferroviario es muy amplio y **va más allá de la Alta Velocidad**. Por ello, resulta curioso **imaginar a un ciudadano toparse con** la campaña de “**Comienza el Juego de Trenes**” mientras espera que llegue **su tren retrasado o suprimido**.

Liberalización

En principio, **la competencia** es buena porque el aumento y la mejora de la oferta puede hacer crecer el mercado. De entrada, **ya ha supuesto la democratización de la Alta Velocidad**. No se entiende cómo desde el año 1992, que comenzó el primer AVE, el Grupo

Renfe (empresa pública) **no ha ofrecido una solución para los ciudadanos que no se pueden permitir el servicio**. Finalmente, con el AVLO esto va a ser posible, pero después de todo este tiempo ese tren ha llegado tarde y por detrás de la competencia.

De igual manera, cabe preguntarse ¿Qué baza habría jugado Ouigo si Renfe hubiera llevado unos años con un sistema de Alta Velocidad accesible a todos los bolsillos?

Por otro lado, muchos comprendían que con unos servicios ferroviarios rentables (en términos económicos) se compensaba el mantenimiento de otros servicios ferroviarios muy necesarios, aunque con menos usuarios.

Por ello, se crea la siguiente reflexión, que estaría bien fuera tenida en cuenta por los responsables de velar por la libre competencia del mercado:

Al igual que se han dictado unas normas para situar a las empresas privadas en posición de igualdad competitiva con una empresa pública que tiene las ventajas del monopolio del mercado y la financiación estatal....

¿Cuáles son las desventajas competitivas que, por otro lado, también tiene una empresa pública frente a una privada? ¿Procedería dictar resoluciones al respecto que condicionasen a la privada para que ofrecer el servicio con las mismas garantías, aunque arrojara pérdidas? ¿Habría que estandarizar la transparencia en las contrataciones, en las condiciones laborales y en las ofertas de empleo? ¿Se podría hacer que por cada tren de alta velocidad tuvieran que operar una frecuencia de convencional a Teruel (por ejemplo)?

Doble Velocidad

Al mismo tiempo que **la Alta Velocidad representa al 5% de los viajeros** del ferrocarril, las Cercanías recogen al 86% y la Media y Larga Distancia convencional representan al 9%. **Unas cifras que dibujan la realidad** y permite imaginar con mayor claridad **cuáles son las necesidades del usuario del ferrocarril**.

Últimamente, conforme poblaciones van perdiendo frecuencias y estaciones, se ha transmitido que estos servicios no son rentables y que subsisten gracias a la subvención públicas por el servicio.

Sin embargo, entrar en esos términos es un debate erróneo teniendo en cuenta la naturaleza del servicio que presta el tren. **¿Alguien se plantea qué rentabilidad debe dar un Hospital, una biblioteca, un centro de salud? ¿Qué rentabilidad debe proporcionar un parque o una zona verde? ¿Nos plantearíamos prescindir de bomberos o guardias forestales si llevásemos unos años sin incidentes?**

Al final, el tren, más allá de los viajes rápidos de negocios o turismo, es un servicio público necesario para los ciudadanos en el día a día. Es un bien común que posibilita ir al trabajo, cursar estudio; es el servicio que hace que su población esté comunicada con el resto; es el medio de transporte para poder ir al hospital; es un núcleo vertebrador alrededor del cual se genera cierta actividad comercial y residencial.

Está más que demostrado que **el tren es un equalizador social** que produce desarrollo y prosperidad en los territorios donde mejor está implantado.

Se puede afirmar que poner una frecuencia tiene un coste. Pero **poner a disposición del ciudadano este servicio público no tiene Precio.**