

Renfe se prepara para la mayor de sus revoluciones cuando en 10 años las comunidades autónomas que lo deseen puedan licitar sus propios servicios de cercanías y media distancia, de acuerdo con la normativa europea de liberalización de los servicios públicos ferroviarios. Para ello, la compañía ha iniciado una completa reordenación administrativa, que afecta no solo al organigrama, sino también a la política de recursos (trenes) y personal. Con estos cambios, la empresa pública quiere evitar el peligro de desmembración cuando aparezcan los nuevos operadores regionales de cercanías que, junto a cualquier otra compañía de transporte ferroviario —nacional o extranjera—, compitan por un servicio público que ahora presta [Renfe](#) en exclusiva, informaron a este diario fuentes del consejo de administración de la empresa ferroviaria que se reunió el lunes.

El asunto es de tal calado que ha obligado a modificar el actual contrato-programa que tiene Renfe con el Estado 2018-2027, (con opción a cinco años adicionales), que contempla en primer lugar que las autoridades competentes (el Estado o las comunidades autónomas con competencias en materia de transporte por ferrocarril) podrán licitar un 3% de los servicios y líneas, medidos en términos de facturación económica sobre el total a partir de 2026. También prevé que la totalidad de los servicios públicos se licitarán para su prestación a partir del 1 de enero de 2033, de acuerdo con la normativa de la UE.

La remodelación, que protagonizó la reunión del consejo de administración, pretende hacer frente a un escenario incierto, puesto que no se conoce el modelo de las nuevas licitaciones forzadas por el derecho comunitario de liberalización, ni las transferencias de activos (como trenes) que llevarán aparejadas. De acuerdo a la nueva normativa, la Generalitat catalana o el Gobierno vasco tendrán la potestad de licitar a partir de 2033 todo el servicio de Cercanías en su territorio, en un concurso al que podrán presentarse tanto Renfe como [los operadores públicos regionales como, por ejemplo, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya o empresas públicas \(como la SNCF francesa\)](#) o privadas. “En cualquier caso, el objetivo de Renfe es concurrir a todas las licitaciones y ganarlas, porque somos el operador de referencia y queremos seguir siéndolo”, señalan fuentes del consejo.

Para operar en 2026, estas nuevas licitaciones, que son muy complejas y nunca se han realizado en España, deberían iniciar su proceso el año que viene, en 2024, aunque no se esperan grandes cambios hasta la liberalización completa en 2033. La liberalización de cercanías es continuación de la de los servicios comerciales (AVE y larga distancia), donde ya existe competencia en España desde 2021, [y en la que operan en competencia con Renfe otras empresas como Ouigo \(SNCF\) e Iryo.](#)

En España, la Administración General del Estado tiene actualmente competencias en la mayor parte del Estado. Pero también tiene competencias hoy la Generalitat de Cataluña (el traspaso de Rodalies aunque el servicio lo siga prestando Renfe) y están negociando las transferencias al Gobierno vasco y la Generalitat Valenciana. La Junta de Andalucía también ha mostrado su interés por crear nuevos servicios ferroviarios OSP (obligaciones de servicio público) que unan las principales ciudades de la región. Las autonomías históricas como Cataluña y el País Vasco no se limitan a pedir la competencia sobre las licitaciones para la prestación del servicio que reconoce la legislación comunitaria, sino que exigen al Gobierno central además el traspaso de

activos tanto de las infraestructuras, como vías y estaciones, ahora en manos de la sociedad pública Adif, como de los trenes propiedad de Renfe.

Más de dos millones de viajeros

Renfe es consciente de que el cambio supondrá una completa transformación de la compañía, desde todos los ámbitos: en el social, más de dos millones de viajeros usan cada día los trenes de cercanías y media distancia; en el económico, la compañía ingresa anualmente por venta de billetes y por las subvenciones que recibe de las Administraciones (en este momento, la Administración General del Estado) más de 2.000 millones de euros; y en el laboral, ya que casi la mitad de la plantilla de Renfe está empleada directa o indirectamente en la prestación de estos servicios públicos.

Por eso, la compañía ya aprobó el día 10 una nueva organización administrativa, de recursos y de personal del Área de los Servicios Públicos, con el objetivo de mejorar en la interlocución con las Administraciones regionales y locales y con la del Estado. Con el nuevo modelo, todos los ámbitos territoriales de cercanías y media distancia tendrán departamentos de prestación de servicios, operaciones, recursos humanos, control de gestión e instalaciones. La principal novedad es precisamente la creación de este departamento de instalaciones en todos los ámbitos territoriales, que posibilitará la descentralización de una función, la contratación de mejoras de carácter local, que se realiza en la actualidad a nivel central.

Con la reordenación, se concede más autonomía a los responsables locales para que puedan dar soluciones rápidas a problemas concretos de cada uno de los 11 núcleos de cercanías, 6 de cercanías de ancho métrico (la antigua Feve), 5 áreas de media distancia convencional y otras 5 áreas de alta velocidad de media distancia-Avant.

La liberalización de los servicios públicos ferroviarios está en marcha en toda Europa, aunque su avance es muy diferente según los países, destacando el Reino Unido y Suecia en la avanzadilla. Renfe quiere estar presente en el proceso con operaciones como la adquisición del 50% del operador checo Leo Express, que le permite tener actividad en tres países europeos más (República Checa, Eslovaquia y Polonia) y disponer de los recursos y licencias para acceder al mercado alemán. Además, ha anunciado que va a operar una línea de cercanías en Francia.

El presidente de Renfe, Isaías Táboas.

Renfe perdió 108,6 millones de euros a lo largo del 2022, un resultado que la compañía ha atribuido al impacto de la subida de los precios de energía y al descenso del tráfico de viajeros durante el primer trimestre del año como consecuencia del repunte de casos ocasionado por la variante Ómicron, según ha destacado la empresa durante la presentación del informe de resultados provisionales ante el consejo de administración.

Los gastos en energía de tracción han alcanzado los 630,1 millones de euros, una cifra que refleja un incremento de 277,4 millones en comparación con el año anterior y, consecuentemente, un aumento en la partida de gasto del 78,6%. Si bien en 2021, la energía ya representaba el 11% de los gastos de explotación del principal consumidor de energía eléctrica en el país, el gasto correspondiente a esta partida ascendió en 2022

hasta el 16,4%. De esta manera, la energía ocupa la tercera posición entre los gastos más importantes de la compañía, por detrás de los vinculados a cánones y personal.

Otro factor que ha lastrado la cuenta de resultados de la compañía fue la propagación de la variante Ómicron, que tuvo lugar a lo largo de los tres primeros meses del año pasado. En ese momento, los ingresos por venta de billetes se situaron en un 21,3% por debajo de las previsiones, lo que produjo unas pérdidas durante el primer trimestre del año de 95 millones de euros, mientras que en el resto de trimestres las pérdidas fueron de 13 millones de euros.

Los ingresos por tráficos fueron de 3.788 millones de euros, lo que supone un incremento del 28,7%. En la parte de viajeros crecieron un 43,5% y en la de mercancías un 15,7%. Para compensar el impacto de los precios de la energía, Renfe puso en marcha un plan de contención de gasto que le permitió reducir en 368,1 millones de euros sus costes ajenos a la electricidad, lo que incluye personal, cánones, mantenimiento de trenes, servicios a bordo, consumos de materiales o proyectos, entre otras partidas. El resultado bruto de explotación (Ebitda) se multiplicó por más de cuatro veces, hasta los 292 millones de euros, frente a los 67 millones del año anterior