

**SEGUN EL INFORME DE LA COMISION DE EXPERTOS FORMADA POR EL MOPT**

# El ferrocarril debe abandonar servicios no rentables ni económica ni socialmente

La necesidad de especializar el transporte ferroviario y que éste limite su actividad a aquellos productos que se consideren o bien rentables económicamente o bien de interés social, es una de las claves que propone la Comisión formada por el MOPT para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles. Esta propuesta supone una nueva base de explotación ferroviaria, en régimen comercial o en régimen de convenio, y el abandono de de ciertas actividades.



La Comisión propone el abandono de algunos servicios de viajeros

La competencia en el mercado obliga a juicio de la Comisión a buscar la especialización productiva del ferrocarril, buscando las demandas acordes con sus aptitudes (gran capacidad global e instantánea del ferrocarril, su velocidad, seguridad y fiabilidad, su bajo consumo energético y su inserción poco agresiva en el medio) y sus limitaciones (rigidez espacial y funcional, su elevado umbral de carga mínima y su concurso casi siempre obligado de transporte complementario por carretera para el tráfico de mercancías). Fuera de este esquema el servicio ferroviario es a juicio de la Comisión un fracaso técnico y económico.

Pero bajo este esquema la propia Comisión considera que se

corre el peligro de dejar sin atención algún tipo de demandas y por ello propone que los servicios de transporte ferroviario se presten bajo dos tipos de regímenes: comercial y por convenio. El régimen comercial supone que todos los costes de producción deberán cubrirse por los ingresos procedentes de los usuarios. El funcionamiento de este régimen será igual al de cualquier otra actividad que opere en el mercado (libertad de producto, de venta, cobertura íntegra de los costes por ventas, etc.) y significaría por tanto que el ferrocarril diera rentabilidad económica a un producto con capacidad de competencia comercial.

Los servicios que en principio la Comisión considera que son susceptibles de ser explotados en régimen de prestación comercial son los de mercancías en vagón completo en las rela-

ciones para los que existan concentraciones de carga, las mercancías en tráficos combinados con la carretera (contenedores, cajas móviles y camiones a bordo de plataformas ferroviarias para largos recorridos), las operaciones logísticas para actuar como transportista-almacenista al servicio de políticas empresariales de reducción de stocks, el transporte de paquetería reducido a ofertas de alta calidad y en relaciones de alto tráfico, los servicios de viajeros regionales o de largo recorrido en los que el ferrocarril pueda ofrecer combinaciones precio-tiempo que resulten competitivas con las ofertas de carretera pública y privada y con el transporte aéreo, los servicios de largo recorrido en las que el ferrocarril ofrezca condiciones de calidad diferencial que sean un atractivo en sí mismas y los servicios

de cercanías en determinadas áreas urbanas.

Por su parte el régimen por convenio supone que una parte de los costes de producción debe cubrirse a cargo de agentes económicos distintos de los usuarios, bien porque se considere oportuno mantener el servicio a pesar de que los ingresos por ventas no son suficientes, bien porque aunque ello sea posible no se considera conveniente sean sólo los usuarios los que cubran los costes. Esta consideración se hace en base a los beneficios, distintos de los que perciben los usuarios, que genera el ferrocarril. Estos beneficios, de carácter no comercial, como son la minorización de los costes externos frente a otros medios alternativos, la de mejora del urbanismo o la ordenación territorial, tienen un coste no cubierto por los usuarios que puede ser asumido por una administración pública que pactará con el ferrocarril la prestación del servicio. Según la Comisión los productos que se podrían explotar en este régimen son de cercanías en grandes ciudades con congestión viaria, los de viajeros regionales o de largo recorrido en los que puedan darse intereses de tipo social y algunas mercancías excepcionales que puedan generar costes y riesgos externos elevados.

Tras esta calificación la Comisión reconoce que quedarían fuera de las oferta ferroviaria actual los productos de viajeros de largo recorrido en los que otros medios ofrecen sustanciales ventajas, los viajeros regionales con escasa demanda, los viajeros de cercanías en las ciudades en las que los beneficios externos del ferrocarril sean escasos, las mercancías de vagón disperso y la paquetería convencional. □

DIEGO F.F.