

[Preparar para competir](#)

Dos valiosos informes insisten en que la condición para que el Sector Ferroviario Francés cambie de forma es encontrarse en el contexto de un mercado liberalizado.

El ferrocarril nacional francés SNCF debe reenfocarse en aquellas áreas donde tiene una mayor relevancia, es decir transportando muchos pasajeros en las áreas urbanas y proveyendo de conexiones de alta velocidad entre las principales ciudades de Francia.

El encargado de misión de este transcendental informe sitúa lo anterior en el corazón del problema. El Primer Ministro Edouard Philippe encargó el 15 de febrero al anterior Director Ejecutivo de Air France, Jean-Cyril Spinetta dicha misión. Así, contratado en octubre del año pasado, Spinetta ha tenido amplios poderes otorgados por la Secretaria de Transporte Elisabeth Borne para repensar el futuro del Sector Ferroviario Francés y ello en el contexto de la deuda actual de la SNCF y, los requerimientos del Cuarto Paquete Ferroviario para liberalizar el mercado doméstico de pasajeros.

Este informe es el último de una serie de intentos de reformar el Sector Ferroviario Francés, y en particular el estatuto legal de los empleados del ferrocarril Francés. Spinetta dice que la apertura de la competición “presenta una oportunidad única” para resolver “una situación urgente”.

Nada está “más claro que el modo ferroviario no está en descenso”, apunta, por el contrario las actuales tendencias sociales incluyendo factores ambientales y urbanísticos pueden asegurar un negocio sostenible en el futuro.

Sin embargo, esto no debería enmascarar el hecho de que la actual red “es Insatisfactoria”, los costes están aumentando “incesantemente” y, a pesar de las reformas iniciadas en agosto de 2014 que obligaron a la SNCF a reestructurarse en “grupo ferroviario público” (Informe General 8.14 p26), el modelo de financiación sigue “seria y fundamentalmente estando desequilibrado”.

[Hacia una red más pequeña](#)

Spinetta no se anda con rodeos en el tema de los costes, promoviendo una gran revisión de la Red regional y líneas secundarias de la SNCF.

Argumentando que Francia es “única en Europa” en asignar alrededor del 15% de la financiación anual a vías ferreas que “solo llevan el 2% de los pasajeros”,

AEFP. Asociación de Empresa Ferroviarias Privadas

C/ Mario Roso de Luna nº29 post.; 28022 Madrid
Tlfn: 917475207 – gestion@aefp.es

dice “que debe buscar un nuevo modelo para el transporte por ferrocarril”. La financiación debe ser reasignada de forma urgente para renovar la infraestructura en núcleos clave así como en las líneas convencionales con grandes volúmenes de tráfico, y “esto debe ser prioritario para los próximos veinte años”.

El informe apoya el papel que las líneas de alta velocidad tienen conectando ciudades “en términos de velocidad y capacidad que los hacen más competitivos que otros modos”. Pero mientras el ferrocarril sigue siendo “un vector en la era de las nuevas opciones de movilidad”, Spinetta ve un limitado desarrollo para la construcción de más líneas de alta velocidad. “Esto pondría al modelo TGV fuera del sentido económico”, dice, sugiriendo que 3 h siguen siendo el óptimo tiempo de trayecto para servicios de alta velocidad.

Cambio de estatuto

Spinetta dice que las reformas del 2014 “no han sido suficientes” para lidiar con los desafíos de la deuda creciente de la SNCF. Ambos SNCF Mobilités y SNCF Réseau están estructurados como EPICs (*Establecimiento Público Industrial y Comercial*), que “los vincula irrevocablemente al estado”. Sin embargo, el estatuto de EPIC para el operador es probablemente incompatible con las normas de la UE en lo referente a ayudas de estado, y también evita al gestor de la infraestructura manejar el peso de sus deudas de una manera verdaderamente comercial. Recomendamos que las dos organizaciones sean reestructuradas como compañías comerciales (*sociedades anónimas*), con el estado como único accionista.

Fret SNCF debería segregarse en una compañía filial, sugiere, con su deuda acumulada de 4300 Meur en gran parte conservado por SNCF Mobilités. Esto permitiría un renovado esfuerzo para estabilizar el negocio, que continúa teniendo grandes pérdidas a pesar de disponer de más de 2/3 de su material rodante y equipos desde el 2008. Mientras tanto, el gobierno debería revisar las opciones de tasación para reconocer la ventaja ambiental del transporte de carga por ferrocarril sobre otros modos, no abandonando la propuesta nacional “ecotax” en camiones pesados.

Reforma laboral

No menos controvertida es la propuesta de Spinetta para la creación “de un nuevo contrato social” con los trabajadores de la SNCF para ayudar al incumbente a ajustarse a un mercado competitivo. El informe recomienda que los nuevos miembros reclutados no debieran recibir el especial estatuto normativo de *cheminot*, y sugiere que la SNCF empiece a preparar durante los siguientes dos años un programa de amplio alcance de bajas voluntarias.

AEFP. Asociación de Empresa Ferroviarias Privadas

C/ Mario Roso de Luna nº29 post.; 28022 Madrid
Tlfn: 917475207 – gestion@aefp.es

Spinetta espera que la competencia en el ferrocarril surja en la red de alta velocidad a partir de 2019, y las regiones empezarán a licitar sus trenes locales a partir de 2023.

Ve problemas potenciales en asegurar la viabilidad de los servicios de alta velocidad en un mercado en riesgo por la oferta de servicios a la carta, aunque los nuevos entrantes se verían con dificultades en la evaluación de un modelo de negocio que tendría que soportar hasta 30 años su material rodante. Un mayor obstáculo para la adjudicación regional podría representar la transferencia de equipos a nuevos operadores, esto requeriría una legislación específica.

Spinetta reconoce que las recientes relaciones industriales en el grupo SNCF han estado caracterizadas “más por el conflicto que por el consenso”, y que no se hace ninguna ilusión “de que el cambio sea rápido”.

Sin embargo, es partidario de que la reforma debe producirse, llevando a los trabajadores del ferrocarril a condiciones similares de empleo que tienen el resto de trabajadores en otras actividades. El progreso solo se hará, sugiere, “si el staff empieza a replantearse sus modos de trabajo de tal suerte que pongan sus habilidades y conocimiento al servicio de un negocio competitivo”. Sugiere que los trabajadores del ferrocarril “serán los grandes actores” en la renovación del ferrocarril nacional, lo que requerirá “un esfuerzo de cooperación sin precedentes”.