Francia reintegrará al gestor de la infraestructura en SNCF

El ministro francés de Transportes, Fréderic Cuvillier, adelantó las líneas básicas de la reforma del sector ferroviario en Francia durante las celebraciones por el 75 aniversario de SNCF. Con la reorganización del sistema ferroviario, el gestor de la infraestructura (RFF) se reintegrará en la compañía ferroviaria, en contra de lo que hasta ahora han venido siendo las directrices de la Unión Europea.

El pasado 30 de octubre, en el transcurso de las celebraciones por el 75 aniversario de los Ferrocarriles Franceses (SNCF), el ministro de Transportes, Fréderic Cuvillier, expuso su opinión sobre la futura reforma del sector ferroviario en Francia, tras lo que denominó "debate nacional" celebrado el año pasado. El ministro presentó una reorganización del sistema ferroviario que prevé, en particular, la reintegración del gestor de infraestructuras RFF en el operador SNCF, proyecto que podría chocar con las autoridades europeas de la competencia.

El objetivo es constituir un Gestor de Infraestructuras Unificado (GIU), que reunirá la actual Red Ferroviaria de Francia (RFF, independiente desde 1997), y la división de infraestructuras de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles (SNCF), con los 50.000 empleados que se ocupan de las obras en las vías.

Este modelo tradicional es similar al que todavía mantienen los Ferrocarriles Alemanes (DB) con éxito, y que defienden a capa y

SNCF tiene en la actualidad 150.000 asalariados, con un estatuto laboral propio, que les permite jubilarse con menos años de cotización a la Seguridad Social.

ANNIVERSAIRE SNCF 75 ANS (Vídeo)
http://dai.ly/QA0H1B

espada frente a las autoridades europeas.

El GIU será "una sociedad pública" con un estatuto que "no está todavía decidido", pero en cualquier caso integrado en el interior de la SNCF para "acabar con las rivalidades pasadas", señaló el ministro, que precisó que presentará un proyecto de ley en el Parlamento en el primer semestre de 2013.

El Ministerio de Ecología, Desarrollo Sostenible y Energía estudia en un documento presentado recientemente las reformas estructurales necesarias para crear un "modelo francés". Este modelo identifica "cuatro desafíos", referidos a las preocupaciones ya planteadas por Cuvillier sobre la calidad del servicio que se ofrece a los viajeros, la falta de estabilidad financiera a largo plazo, la destrucción del "contrato social" ferroviario, causada por la rápida apertura a la competencia del mercado de mercancías y la preparación del sector de cara a la futura liberalización del mercado.

Entre las medidas concretas previstas se encuentra la creación de una "única y unificada entidad de gestión de infraestructuras", que incluiría las actividades actuales desarrolladas por RFF (el órgano gestor de la infraestructura), la consultora SNCF Infra Ingénierie y DCF (Dirección de la Circulación Ferroviaria).

El Gestor de Infraestructura Unificado se complementaría con el "legado del operador SNCF", en lo que se considera el núcleo de un grupo ferroviario de financiación estatal compatible con las regulaciones europeas". Este grupo tiene como objetivo proporcionar un mayor grado de cohesión entre SNCF y el gestor de la infraestructura, en parte compartiendo funciones como recursos humanos y la armonización de las condiciones de trabajo de cierto personal. "Al simplificar los vínculos entre las dos entidades, vamos a mejorar el funcionamiento de un sistema que se había vuelto completamente kafkiano estos últimos años", declaró el ministro.

Deuda

Una de las cuestiones más espinosas -y no resueltas- de la nueva configuración de las dos entidades ferroviarias estatales unificadas es el destino de la deuda de 31.000 millones de euros actualmente, y que según el titular de Transportes, si no se hace nada, aumentará a un ritmo de 1.500 millones anuales.

Cuvillier insistió en que "la primera prioridad es estabilizar" la deuda, y en que se va a evitar que, al adosarla a SNCF, sea computada como deuda estatal, con las consecuencias que podría tener en un mercado turbulento para otros países de la zona del euro. Afirmó que eso no ocurrirá porque la deuda seguirá manteniendo como garantía patrimonial la red ferroviaria.

SNCF tiene en la actualidad 150.000 asalariados, en su inmensa mayoría con un estatuto laboral particular que les permite, por ejemplo, jubilarse con menos años de cotización que en el régimen general de la Seguridad Social.

Reconociendo que la legislación europea exige una demarcación clara y transparente de los

Entre otros aspectos, la reorganización busca mejorar los servicios de viajeros para los usuarios cotidianos, especialmente en Ile-de-France, en los alrededores de París.

costes de mantenimiento de la infraestructura y de los derechos de acceso a la red, el documento insiste en que las reformas "incluyen la provisión de las garantías necesarias para cumplir con estas directivas".

Entre otros muchos temas planteados, el documento incluye una aceptación más cautelosa de la competencia ferroviaria. Refiriéndose al futuro Cuarto Paquete Ferroviario, el ministro advierte que "el desarrollo de las futuras reformas en esta área, en el marco europeo, exigirán un sustancial trabajo preparatorio para evitar que se repitan los problemas experimentados en el sector de las mercancías, porque el principal objetivo es mejorar la calidad del servicio para el mayor número posible de pasajeros".

Aunque aceptando los logros irrefutables de Francia en materia de alta velocidad ferroviaria, el documento reitera la necesidad de mejorar los servicios de viajeros para "los usuarios diarios", especialmente en Ile-de-France. El ministerio ya ha aceptado las conclusiones de un informe elaborado por la Escuela Politécnica Federal de Lausana, presentado el pasado 15 de octubre, que resume cómo RFF está abordando el severo retraso de mantenimiento en la red convencional.

Yolanda del Val

SNCF festeja sus 75 años

Nacida en enero de 1938, bajo el mandato del Frente Popular y del gobierno radical y socialista de Camille Chautemps, la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses reunía bajo el paraguas del Estado a cuatro grandes redes privadas (PLM, Nord, PO-Midi y Est) y a dos públicas (Ouest-Etat y Alsace-Lorraine).

Hoy, segunda compañía ferroviaria del mundo, SNCF celebra oficialmente su 75 aniversario en un contexto de crisis, en el que ha conseguido crecer y transformarse haciendo frente a la llegada progresiva de la competencia y al descontento creciente de los viajeros.

Durante los cinco años de presidencia de Guillaume Pepy, la compañía ferroviaria ha aumentado sus ingresos un 44 por ciento y ha estabilizado su deuda en alrededor de 8.500 millones de euros.

SNCF se ha colocado la confortable posición que le permite el hecho de ser líder en diferentes sectores: la alta velocidad, de la que acapara el 50 por ciento del mercado en Europa; la ingeniería con el grupo Systra, segundo grupo mundial en la materia; o el transporte urbano, con su floreciente filial Keolis. La empresa ha seguido también con su internacionalización, realizando una cuarta parte de sus ventas en el extranjero, con el objetivo de alcanzar el 30 por ciento en 2015.

Pero, estas cifras no dicen todo de la compañía que ha visto, al mismo tiempo, aumentar el número de viajeros descontentos, según una encuesta de la revista "Que Choisir" de noviembre: retrasos, puntualidad, tarifas, restauración, limpieza a bordo de los trenes, son aspectos criticados por los viajeros. Consciente de esta degradación, la empresa que ha jugado durante mucho tiempo exclusivamente la carta del TGV, ha cambiado radicalmente su estrategia después de cinco años, para fijarse como prioridad los trenes locales, y, en especial los de Ile-de-France, región donde se han producido los problemas más graves. Para reconquistar a sus clientes, SNCF se ha comprometido a disminuir los precios gracias a una ambiciosa política de reducción de costes.

Las primeras interpretaciones de la SNCF

Cuando en 1938 creó la SNCF, el gobierno del Frente Popular tuvo un buen aliado en el cineasta Jean Renoir para convencer al país de la bondad de la decisión de crear una compañía ferroviaria unificada con participación mayoritaria del estado: aquel mismo año, Renoir estrenó su famosa versión de la novela *La bête humaine* de Émile Zola.

Si el trasfondo político de la novela de Zola es la correlación de poderes del Segundo Imperio, en la película de Renoir, los postulados del Frente Popular rigen la compañía, de manera que la empresa pública es presentada como modélica. Si en la novela de Zola el protagonista trabaja para la privada Compañía del Oeste, ahora lo hace para la pública État. Es evidente pues que el director estaba mostrando su apoyo al Frente Popular y sus proyectos nacionalizadores.

En la antológica escena inicial, la relación entre maquinista y fogonero es la que se espera de trabajadores con consciencia de clase y afiliación sindical, lejos de los despechos jerárquicos entre ellos, la señalización funciona como un reloj, el sistema de carga de agua en marcha responde a la perfección, no hay demoras y el tren llega puntual a Le Havre. Acabado el trabajo, los vestuarios de los ferroviarios son acogedores y el trato de la compañía con los empleados, modélico.

El final de la película difiere significativamente del de la novela. En el texto, la muerte del maquinista y del fogonero se produce al caerse ambos de la plataforma cuando se enzarzan en una pelea por una mujer y, como consecuencia, el tren se ve lanzado a tumba abierta hacía un desastre inevitable, en el film, cuando el maquinista, a causa de su desequilibrio mental, se suicida arrojándose de la locomotora, el fogonero consigue controlar el tren y salvar la vida de los pasajeros y el material de la compañía.

El papel de la SNCF durante la segunda guerra mundial sigue siendo estudiado y discutido, pero en 1945, justo acabada la contienda, René Cléments rodó *La bataille du rail*, que ensalzaba el sacrificio y el valor de las tropas que combatieron en los entornos ferroviarios y la labor secreta y arriesgada de los partisanos. Es una cinta que transmite la emoción de la memoria reciente, como si fuera un homenaje de urgencia a la acción de los ferroviarios de la resistencia francesa en 1944. En el film, las locomotoras ostentan placas con el primitivo anagrama de forma circular de la compañía. Años más tarde, *The Train* (1964) de John Frankenheimer, también ambientada en Paris en 1944, narra las peripecias de los ferroviarios resistentes para evitar que salga del país un tren alemán cargado con cuadros requisados en museos franceses.

Unos años después, en 1949, en una decisión encaminada a reforzar su imagen corporativa, la SNCF dio toda clase de facilidades para la filmación del cortometraje *Pacific 231* de Jean Mitry. Su texto inicial indica que "este film no es un documental sino un intento de crear una atmósfera asociando impresiones visuales y sonidos familiares, entretejidos con una partitura musical". La partitura era ni más ni menos que la del movimiento sinfónico del mismo nombre que Arthur Honegger había compuesto en 1923. La cinta mereció un premio en el festival de Cannes de aquel año.

En las tres producciones citadas, la imagen que se transmite de la compañía, de su material y de sus empleados es siempre de solidez y eficiencia; se había asentado el terreno para que se mantuviera esta proyección en las producciones cinematográficas de las décadas siguientes.

JORDI FONT-AGUSTÍ

arteyferrocarril.blogspot.com.es