2012-13

La apertura a la competencia de servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros (SRV)

République Française
Liberté • Égalité • Fraternité
Conseil Économique Social et Environnemental

Además de los empleos directos y de la actividad que genera, el transporte ferroviario es un desafío para Francia en términos de accesibilidad territorial, de movilidad para las personas, pero también en el plano social, medioambiental y como sector industrial. En el marco de la progresiva liberalización del ferrocarril emprendida en la Unión Europea, el gobierno apostó por el CESE para la apertura a la competencia de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros, sobre todo en lo tocante al ámbito geográfico, a la propiedad del material rodante, a las relaciones contractuales entre la región y el operador así como a la dimensión social de este proceso.

LAS DIMENSIONES JURÍDICO-ECONÓMICAS, MEDIOAMBIENTALES E INSTITUCIONALES

Precedida de ensayos, la regionalización ferroviaria de los años 2000 permitió un notable auge del Transporte Exprés Regional de viajeros (TER). Entre 2002 y 2010, la oferta del TER creció un 20% y el tráfico un 40% en número de viajeros, con una estabilización a partir de 2008. Las Autoridades del Transporte (AOT) ferroviario regional de viajeros, las regiones, firmaron acuerdos con la SNCF, que es quien posee el monopolio en virtud de la ley francesa, cuyos vencimientos tendrán lugar entre 2012 y 2018. Las regiones han realizado fuertes inversiones para desarrollar los TER, incluso para la compra de materiales, y establecido tarifas atractivas, lo que conllevó que en 2011 la parte del coste de los TER pagada por los viajeros fuera sólo del 28%; lo cual supone un aumento de los costes soportados principalmente por el contribuyente y somete el desarrollo de los TER a tensiones financieras.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du ferroviaire, le fret international a été ouvert à la concurrence en 2003, le fret domestique en 2007, les services internationaux de voyageurs en 2010. Le règlement Obligations de service public (OSP) de 2009 prévoit l'obligation de rendre possible, pour les autorités compétentes, une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs d'ici décembre 2019, sans interdire de recourir à une attribution directe ou à une régie.

800.000 viajeros
utilizan a diario los
5.700 TER

Los TER supusieron en 2011:

- un 15 % del transporte ferroviario en Francia
- más del 18 % de la cifra de negocios del EPIC SNCF

Si avantages et inconvénients de la concurrence en matière de transport ferroviaire sont discutés, un consensus existe sur le fait que la concurrence n'apportera par elle-même de solution, ni au mauvais état du réseau ferroviaire, ni à la complexité de la gouvernance du ferroviaire en France, ni au manque de moyens financiers des régions au regard de la demande sociétale de développement du ferroviaire. Le consensus porte aussi sur la place du ferroviaire dans le développement industriel et l'intérêt de développer cette filière.

Nombre d'acteurs s'accordent par ailleurs à reconnaître que, puisque l'ouverture doit intervenir, il faut s'y préparer : la Commission européenne élabore en effet pour la fin 2012 un 4ème « paquet ferroviaire ». L'ouverture à la concurrence du ferroviaire en Allemagne et au Royaume-Uni montre, malgré les spécificités de ces pays, que, progressive et maîtrisée, celle-ci peut s'accompagner d'un développement du transport ferroviaire régional de voyageurs.e à l'inverse les inconvénients d'une ouverture à la concurrence tardive et mal préparée.

Jean-Marie Geveaux
Ex diputado;
Presidente del Consejo General de la Sarthe

Sus funciones en el CESE :
Miembro del Grupo de personalidades cualificadas
Miembro de la sección de Desarrollo sostenible de los territorios

Contacto relator:
jean-marie.geveaux@cg72.fr
+33(0)2.43.54.70.24

Thierry Lepaon
Calderero;
Miembro de la Comisión Ejecutiva de la CGT

Sus funciones en el CESE :
Presidente del Grupo de la CGT
Miembro de la Sección de Trabajo y Empleo

Contacto relator:
lepaon@wanadoo.fr
33+(0)6.80.40.12.00

Contacto Sección del Desarrollo Sostenible de los Territorios: adt@lecese.fr - T. +33(0)1.44.43.62.52
Contacto Sección de Trabajo y Empleo: travailemploi@lecese.fr - T. +33(0)1.44.43.62.52

DISPONER MEDIDAS CONCOMITANTES

1. Impulsar la renovación de la red, el uso de tecnologías digitales y avanzar hacia una visibilidad plurianual de los peajes;
2. Lograr una mayor transparencia de las cuentas de la SNCF en relación a las actividades TER, especialmente por línea;
3. Adoptar las medidas jurídicas, técnicas y económicas, y sobre todo legislativas, previas a los ensayos;
4. Confiar a la SNCF un papel integrador en la gestión de las crisis y de la policía ferroviaria, implicando necesariamente a la policía y a la gendarmería nacionales en este último aspecto;
5. Someter a examen una nueva etapa de la descentralización ferroviaria a través de un grupo de trabajo Estado/ARF.

PROMOVER UNA EXPERIMENTACIÓN PROGRESIVA Y DELIMITADA

6. Adaptar a la ley francesa el reglamento OSP permitiendo a las regiones recurrir de aquí a 2019 a las tres opciones que abre (explotación directa bajo tutela pública, asignación directa del contrato a un operador o procedimiento de licitación);
7. Iniciar la experimentación de la licitación de los TER a principios de 2015, tras instaurar textos legales y medidas de acompañamiento, teniendo en cuenta un posible avance en el 4º "paquete ferroviario" de cara al vencimiento de 2019 previsto en el reglamento OSP;
8. Fundar la experimentación en un voluntariado regional, invitando el Estado a participar, a través de una convocatoria de proyectos, a entre tres a seis regiones, si fuera posible con perfiles diversos;
9. Crear una estructura ad hoc entre las partes implicadas para favorecer los intercambios y apoyar a las regiones en la elaboración del pliego de condiciones de los DSP y de las licitaciones;
10. Organizar una evaluación continua y a posteriori.

CONCILIAR LIBRE ADMINISTRACIÓN DE LAS COLECTIVIDADES TERRITORIALES Y PRECAUCIONES EN LA EXPERIMENTACIÓN

11. Reconocer el derecho de cada AOT regional a determinar el alcance de su procedimiento de licitación, aunque manteniendo al margen de la experimentación a Île-de-France por sus particularidades;
12. Evitar una experimentación de la apertura a la competencia en toda una región, difícil de gestionar;
13. Decantarse por una parcelación por grupo de líneas coherente y equilibrado de tamaño medio (1 a 3 millones de trenes-Km);
14. Favorecer un escalonamiento en el tiempo de las licitaciones y una duración mínima de los contratos de cuatro años, aunque mayor si el operador debe aportar el material rodante

IMPLANTAR LAS MODALIDADES TÉCNICAS NECESARIAS

15. Transferir a las regiones la propiedad de los materiales TER en el marco de la parcelación con una compensación justa para la SNCF y fomentar la creación de estructuras públicas interregionales para permitir la mutualización de las compras de materiales y la interoperatividad;
16. Promover la eficiencia en materia de mantenimiento aunque garantizando la seguridad, estableciendo para ello las regiones y la SNCF durante la licitación, bajo control de la ARAF y del EPSF las opciones de mantenimiento propuestas por la SNCF, sin obligar a los nuevos operadores a utilizarlas;
17. Garantizar la coherencia global de la distribución de los títulos de transporte y de la tarificación aplicadas a la red regional a fin de simplificar su comprensión para los viajeros;
18. Priorizar para la experimentación la parcelación y el DSP.

GARANTIZAR LA ASUNCIÓN DE OBJETIVOS DE MAYOR ALCANCE

19. Asegurar en la experimentación los criterios de servicio público (continuidad, mutabilidad, igualdad) y los requisitos de seguridad;
20. Proseguir el desarrollo del transporte ferroviario, desafío para la competitividad y la accesibilidad territoriales, la movilidad de las personas y la preservación del medio ambiente;
21. Desarrollar el sector ferroviario francés incrementando el I+D, reforzar a través de los Ferrocarriles de Francia una visión colectiva de todos los actores franceses del ferrocarril y fomentar la urgencia de un «campeón europeo».

El texto íntegro (en francés) está disponible en www.lecese.fr

2012-13

La apertura a la competencia de servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros (SRV)

République Française
Liberté • Égalité • Fraternité
Conseil économique social et environnemental

Además de los empleos directos y de la actividad que genera, el transporte ferroviario es un desafío para Francia no sólo en términos de accesibilidad de los territorios y de movilidad de las personas, sino también en el plano social, medioambiental y como sector industrial, En el marco de la progresiva liberalización del sector emprendida por la Unión Europea, el gobierno apostó por el CESE para la apertura a la competencia de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros, sobre todo en lo tocante al ámbito geográfico, a la propiedad del material rodante, a las relaciones contractuales entre la región y el operador así como a la dimensión social de este proceso.

LA DIMENSIÓN SOCIAL DE UNA EXPERIMENTACIÓN DE LA APERTURA A LA COMPETENCIA DEL TRANSPORTE REGIONAL DE VIAJEROS

«Una introducción progresiva y controlada de la competencia puede representar para el sector una especie de acicate para estimular la competitividad global del ferrocarril, global ya que tenemos que hacer frente al coche y al avión. Global significa asimismo que no hacemos referencia únicamente a una competitividad económica y financiera, sino también operativa, social y humana».

Guillaume Pépy, Presidente de la SNCF

Son múltiples las reflexiones y consultas realizadas desde 2011 sobre las condiciones sociales de la apertura a la competencia.

Se esbozaron diferentes escenarios de cambio en el marco social que planteaban la cuestión de la convergencia de la reglamentación laboral del personal de la SNCF y de las otras empresas y la del destino de dicho personal:

- la idea avanzada de un marco social común a todos los operadores se presenta como una manera de combatir las distorsiones de la competencia, de evitar los riesgos de dumping social y medioambiental y de responder a las exigencias de la seguridad ferroviaria.

- una de las sendas podría consistir en una armonización limitada a las normas que fijan la duración y la organización laboral, incluso a la formación profesional de los conductores. Este marco social armonizado conllevaría una fase legislativa, con algunas disposiciones menores a nivel de volumen pero básicas, técnica y políticamente; una fase normativa sobre el tiempo de trabajo, dentro de los límites impuestos por la seguridad ferroviaria; una fase convencional (sector y empresa). La negociación social debería dar a la SNCF la importancia que tiene en el sector ferroviario y en su organización patronal. No obstante, no existe consenso sobre este principio de una negociación para definir un marco común, sobre todo en el seno de las federaciones de ferroviarios.

- La licitación plantea asimismo la cuestión del futuro de los contratos de trabajo en caso de cambio de operador. Se hacen necesarios criterios objetivos para identificar agentes en comisión de servicios, tanto más cuanto que el personal de la SNCF, por lo general, no está asignado a una actividad particular. Los traslados deberán ir acompañados del mantenimiento de las garantías ligadas al estatuto y que deberán precisarse.

160.000 empleados en la SNCF

- *de los cuales: 30.000 equivalentes a jornada completa asignados al TER*
- *de los cuales: 5.100 equivalentes a jornada completa dedicados plenamente aldédiés au TER*

Thierry Lepaon
Calderero;
Miembro de la Comisión Ejecutiva de la CGT
Sus funciones en el CESE:
Presidente del Grupo de la CGT
Miembro de la Sección de Trabajo y Empleo

Contacto relator:
lepaon@wanadoo.fr
+33(0)6.80.40.12.00

Jean-Marie Geveaux
Ex diputado;
Presidente del Consejo General de la Sarthe
Sus funciones en el CESE:
Miembro del grupo de personalidades cualificadas
Miembro de la sección de Desarrollo sostenible de los territorios

Contacto relator:
jean-marie.geveaux@cg72.fr
+33(0)2.43.54.70.24

Contacto Sección de Trabajo y Empleo: travailemploi@lecese.fr -T. +33(0)1.44.43.62.42
Contacto Sección del Desarrollo Sostenible de los Territorios: adt@lecese.fr -T. +33(0)1.44.43.62.52

El CESE opta por una aproximación decididamente pragmática, y rechaza tanto un status quo jurídico, esclerosante para el futuro del sector ferroviario, como una revisión del modelo social de los ferroviarios en base únicamente a una apertura a la competencia cuyo principio y calendario de aplicación todavía no han sido fijados. Con este ánimo, se decanta por esbozar un camino de reformas, es decir un proceso social realista y concertado que permita avanzar prudentemente en un asunto sensible, habida cuenta de las importantes cuestiones que plantea. Ambos aspectos de este informe, el social y el económico, están estrechamente ligados y dependen en última instancia de un equilibrio general.

En este sentido, el CESE recomienda, como ya ocurriera en el caso de la regionalización ferroviaria, que se lleve a cabo una experimentación de la apertura a la competencia.

La decisión de abrir a la competencia, incluso con carácter experimental, el transporte de pasajeros, es política, y le corresponde única y exclusivamente al gobierno. Nuestra asamblea propone un método y un calendario, tal y como le solicitaba la carta de consulta del Primer Ministro.

SOBRE EL MÉTODO

El éxito de la experimentación de una apertura a la competencia del transporte regional de viajeros no puede obtenerse sin el operador histórico y los empleados del sector ferroviario y tampoco en su contra.

1. **Dar prioridad a la negociación y al diálogo social**

   con todas las partes interesadas desde la fase preparatoria a través de una instancia nacional encargada del pilotaje de la experimentación y de su evaluación continua.

2. **Evaluar de manera continua los resultados de las experimentaciones regionales antes de establecer un marco social armonizado,**

   sin modificar los textos existentes a fin de garantizar la reversibilidad del mecanismo, si fuere preciso.

3. **Ofrecer a la SNCF los mecanismos para afrontar la competencia en condiciones equitativas,**

   suavizando temporalmente el empleo de agentes contractuales, una aceptación por parte del Estado de la cotización específica en el régimen de jubilación y la inclusión de cláusulas sociales en los contratos públicos.

4. **Fijar «normas» legislativas y reglamentarias más allá de la negociación sectorial,**

   para precisar las garantías esenciales en materia de duración y de organización laboral así como las condiciones de recolocación interna y de traslado del personal de la SNCF a un nuevo operador.

5. **Priorizar la recolocación interna en caso de pérdidas de mercadoé,**

   combinando la obligación de contratar a los trabajadores del anterior prestador de servicios por parte del delegante y voluntariado por parte de los trabajadores.

6. **Búsqueda de un compromiso histórico en torno a un «paquete global»,**

   vinculando la cuestión social con las relativas a la gobernanza y a la deuda.

ACERCA DEL CALENDARIO SOCIAL Y LEGISLATIVO

La experimentación de la apertura a la competencia debe inscribirse en un proceso largo, que permita definir a las regiones voluntarias su propio ritmo y alcance. El calendario puede dividirse en seis fases distintas que se extenderán entre 2013 y 2019, teniendo en cuenta los plazos establecidos por la normativa europea.

1. **Creación de un Comité Directivo Nacional de pilotaje de la experimentación**
2. **Votación de la ley que permita la experimentación**
3. **Apertura de la negociación del acuerdo sectorial**
4. **Lanzamiento de las experimentaciones regionales**
5. **Evaluación de la experimentación**
6. **Negociación de un marco social armonizado si la experimentación resulta exitosa**

El texto íntegro (en francés) está disponible en www.lecese.fr