

26-04-2022

 informa

2022-2

La gratuidad y la reducción tarifaria nos puede costar caro a empleados y usuarios

La Generalitat Valenciana acaba de anunciar una campaña en la que los viajes en FGV (Metro Valencia y Tram Alicante y Castellón) serán gratis los domingos durante tres meses. Medida que se suma a la reciente reestructuración zonal, pasando de 6 a 3 las zonas tarifarias. Para valorar adecuadamente esta gratuidad o “reducción tarifaria” es necesario conocer el resto de los detalles, las circunstancias, el contexto, incluso, el pasado y qué implicaciones tiene a corto, medio y largo plazo.

El establecimiento de medidas como la gratuidad del servicio para fomentar la utilización del ferrocarril público puede ser una noticia muy positiva. Sin embargo, ha de establecerse mecanismos para que, el número de usuarios del ferrocarril en los días gratuitos, sean tenidos en cuenta en los balances de actividad, así como los ingresos que esta utilización hubiera supuesto a la empresa pública.

A continuación, lo explicamos:

Desde que la Generalitat decidió asumir la gestión, la prestación del servicio iba de la mano de la sostenibilidad del mismo entre los ingresos por venta de billetes y las subvenciones directas de la administración.

Habitualmente, FGV sólo tiene en cuenta los viajeros fiscales (los que pagan) en los indicadores que utilizan en los criterios de gestión de la empresa. No consideran la utilización real, bien de los usuarios sujetos a campañas como la comentada, bien de usuarios de los ferrocarriles que suben sin pagar.

Para evitar que las medidas de gratuidad acaben empeorando la sostenibilidad de FGV, y con ello terminen perjudicando el servicio prestado al ciudadano, desde SEMAF, hemos solicitado a la dirección de FGV (mediante el Comité de Empresa) que recoja la viabilidad de esta medida, así como la implantación de un contrato-programa que garantice mediante subvención directa y adicional la parte económica de la reducción de los ingresos por venta de billetes.

Hasta el momento, en una reunión a petición de SEMAF la dirección de FGV explicó que, en el caso de Alicante, la medida no va a tener afectación más allá de un coste estimado en unos 500.000 Euros; porque, aunque se va a reducir el servicio de 6 a 3 zonas, son pocos los viajeros que usan nuestro servicio para desplazamientos “largos”. Y que, además, en la zona metropolitana de la ciudad de Alicante la medida no aplica porque ya está el “TAM” que regula las tarifas de esa zona.

Pero sea como sea, se va a producir un gasto, una pérdida de ingresos y un posible empeoramiento de las cuentas de explotación, que son la excusa recurrente para justificar la pérdida servicio y de condiciones laborales de los empleados de FGV.

Desde la Dirección de FGV, reiteran su obligación de gestionar los recursos públicos bajo la premisa de la “eficacia y la eficiencia”. A causa de ello, se han producido situaciones de conflicto laboral por cuestiones de bajo o nulo peso económico.

Además, la Dirección de FGV aplica el llamado Proyecto de Eficiencia, que siempre afecta tan directamente al colectivo de operaciones en general y al de conducción en particular.

Bajo el argumento de la eficiencia que permita sostener la empresa pública, han establecido medidas dirigidas a recortar el salario de los trabajadores de FGV con la implementación por ejemplo de:

- la firma del acuerdo por el que se considera ordinario el servicio nocturno en Valencia.
- la eliminación de ciertos períodos vacacionales.
- la falta de reconocimiento profesional.
- y la indefinición en materia de contratos para la formación.

Mientras las condiciones laborales sufren recortes, y el servicio que prestamos cada vez es peor, nadie ha explicado cómo Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana va a obtener o computar los ingresos correspondientes a los ciudadanos que utilizan gratuitamente los domingos el servicio.

Y sí, a los maquinistas nos parece muy bien que se dé un impulso a la utilización del transporte ferroviario. Pero si la Generalitat no provee ingresos a FGV por esta ‘reducción tarifaria’, la medida acabará incrementando los costes de explotación y empeorando la cuenta de resultados, que a la postre desembocará en medidas de recorte de servicios y de condiciones laborales.

Propuestas

Si queremos promover la utilización de nuestro transporte se debe impulsar medidas reales para mejorar la inversión y la vertebración territorial, prestar un servicio ferroviario de calidad y mejorar los tiempos de viaje, evitando la continua tranviarización.

Puede que sea “cuestión de perspectiva”, pero las medidas improvisadas de gratuidad del servicio pueden acabar teniendo un coste muy caro tanto para el usuario de FGV como para los empleados.