

## **ALEGACIONES SMC-UGT AL ANTEPROYECTO DE LEY** **DEL SECTOR FERROVIARIO**

Madrid, a 7 de abril de 2015

Ante la próxima reunión del 10 de abril de la Sección de Transporte de Viajeros del **Consejo Nacional de Transporte Terrestre**, queremos trasladar nuestro posicionamiento con respecto al anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario, que allana el camino a la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, e incorpora la directiva 2012/34 de la Unión Europea en la que se establece un espacio ferroviario europeo.

En primer lugar, queremos denunciar la falta de participación y premura en un proceso de tal calado, y si bien se encuentra en un estado muy avanzado, no renunciamos a que se tengan en cuenta los argumentos de esta organización en el ámbito ferroviario, donde contamos con una amplia experiencia, conocimiento y el respaldo de los trabajadores/as.

Ya en lo que concierne al texto, con respecto al **Título II Infraestructura**, parece que pretende paliarse la frágil situación económica del Ministerio a través de la apertura a la competencia, y ya no sólo en el transporte de viajeros. En UGT consideramos que un ámbito tan sensible como la infraestructura no debe regirse por criterios de rentabilidad económica ni conceptualizarse en términos de competencia.

En cuanto al **Título V, Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria**, en el artículo 74 Mandato, se establece un periodo de seis años, y desde UGT recomendamos sea menor o por legislaturas, ya que tanto presidente como asesores son nombrados por el Ministerio y las líneas de trabajo a seguir podrían no confluir.

Además, aprovechamos para reincidir en la importancia de que buena parte de los miembros del Consejo Rector no sólo deben contar con una formación adecuada, sino con una **experiencia y conocimiento demostrable** en el sector ferroviario, especialmente en Seguridad, Material y Operatividad.

Por otra parte, el **Título VI Cánones**, que viene -entre otras cosas- a suprimir el canon de acceso a la instalación, supondrá una importantísima merma en el nivel de ingresos de ADIF y ADIF Alta Velocidad. No parece lógico que el coste

del mantenimiento de la infraestructura pública, que financiamos entre todos los contribuyentes, sea de libre a acceso para empresas privadas cuyo único fin es la rentabilidad.

Asimismo, queremos manifestar nuestra preocupación dada la escasez de recursos para el **mantenimiento de las líneas de Red Convencional**, que son las que realmente vertebran y cohesionan el territorio y las que garantizan la movilidad de la ciudadanía y su accesibilidad a un medio de transporte seguro y eficiente.

Otro aspecto que nos extraña es la falta de mención a la posible reunificación a través de un **holding** compuesto por **ADIF y el Grupo RENFE**, un modelo que desde UGT venimos reclamando desde hace tiempo y que otros países europeos mantienen a pesar de la normativa europea.

Con respecto al **Título VII Régimen sancionador y de inspección**, en el artículo 106.13, se hace referencia únicamente a los maquinistas en cuanto a tiempo máximo de actividad; desde UGT creemos que la regulación en este aspecto debe hacerse extensiva a todos aquellos trabajadores/as que posean habilitaciones de seguridad en la circulación.

Por todo ello, solicitamos que nuestros posicionamientos sean tenidos en cuenta y se considere la conveniencia o no de apoyar un anteproyecto de la Ley del Sector Ferroviario que a nuestro parecer tiene varios aspectos susceptibles de ser corregidos.