

Madrid, 9 de diciembre de 2003

## LEY DEL SECTOR FERROVIARIO (II)

De la regulación establecida en la Ley del Sector Ferroviario hay algunos aspectos que, bien por su incidencia directa en el Colectivo de Conducción, o bien por su relevancia para la viabilidad de Renfe-Operadora, deben ser objeto de una especial atención por parte de nuestra Organización, ya que, dependiendo de cómo se aborden en los documentos de desarrollo de la Ley, podrían repercutir en uno u otro sentido.

- Consideramos imprescindible la elaboración de un Plan de Viabilidad para Renfe-Operadora, con aportaciones del Estado definidas en un contrato-programa, que permita hacer frente con las suficientes garantías a la nueva situación creada con la liberalización. No se puede abandonar a su suerte el negocio del transporte ferroviario, especialmente en lo relativo a mercancías, sin establecer los necesarios mecanismos transitorios para adaptarse a la nueva situación.
- La deuda adjudicada a Renfe-Operadora debe fijarse de manera que no condicione el futuro de la empresa, ni impida realizar las inversiones precisas para mantener y mejorar los estándares de calidad del servicio. Debe concretarse la cantidad que corresponde a la adquisición, mantenimiento y funcionamiento del material rodante, según define la propia Ley, en términos realistas que no supongan un lastre cara al futuro.
- El régimen sancionador establecido en la Ley permite que se actúe contra el trabajador dos veces por un mismo hecho. Creemos que la sanción laboral pierde sentido cuando se aplica la sanción administrativa, por lo que deberemos afrontar este aspecto en los documentos de desarrollo de la Ley y en la negociación con la Empresa.
- Las competencias asignadas al Ministerio de Fomento y a la Dirección General de Ferrocarriles en la Ley, como investigación de accidentes, inspección, formación o seguridad en la circulación, deben ser asumidas por ellos, o bien por un ente independiente creado al efecto, pero, en ningún caso, por el administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF), dado que desempeña funciones directas en el transporte ferroviario (circulación) y si asumiera competencias como las señaladas anteriormente se produciría un desequilibrio en el sistema, al poder actuar como juez y parte.

Nuestra Organización va a continuar vigilante en todos aquellos aspectos relacionados con la liberalización del transporte ferroviario, tanto en lo referente a la propia Ley como al resto de documentación de desarrollo de la misma y continuará haciendo llegar a la Dirección de la Empresa y al Ministerio de Fomento las alegaciones necesarias para evitar que este proceso se lleve a cabo de forma inadecuada o que suponga un perjuicio para nuestro Colectivo.

**Si bien la Ley ha abierto el proceso y recoge las líneas maestras de la liberalización, quedan aspectos muy importantes que deben abordarse en el desarrollo de la misma y que inciden más directamente en nuestra profesión y en la situación de nuestro Colectivo de cara al futuro, por lo que debemos permanecer alerta en la defensa de nuestros intereses.**

LA COMISIÓN EJECUTIVA