

24-01-2019



2019-1

Modificación Ley del Sector Ferroviario

El pasado día 16 de febrero de 2018 remitimos alegaciones al anteproyecto de Ley para la modificación de la Ley del Sector Ferroviario.

Posteriormente, ante la falta de respuesta, dirigimos un escrito manifestando nuestra inquietud por la posible descortesía ante las medidas propuestas en las alegaciones remitidas.

El cambio político ocurrido en el mes de junio abrió un halo de esperanza ante la posibilidad de favorecer una regulación del proceso de liberación consensuada con las organizaciones sindicales más representativas.

SEMAF ha manifestado su inquietud en todos los foros posibles ante la falta de noticias sobre el desarrollo de cambio de la citada Ley. En ningún momento se ha tenido respuesta y la publicación el pasado 27 de diciembre del Real Decreto-Ley 23/2018 nos decepcionó.

No por ello vamos a dejar de trabajar y seguiremos aportando nuestras propuestas con la finalidad de lograr enmendar los despropósitos reseñados en el citado Decreto.

SEMAF insistirá en la necesidad de retomar el diálogo con los agentes sociales con la finalidad de lograr una regulación del proceso de liberación consensuado. De no ser así y obviar nuestras peticiones, adoptaremos las medidas que consideremos oportunas para paliar las nefastas consecuencias para el sector derivadas de la aplicación del Real Decreto-Ley.

Se adjuntan documentos remitidos.

COMISION EJECUTIVA SEMAF

A/A SR. MINISTRO DE FOMENTO
D. José Luís Ábalos Meco
C/C SR. SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTES Y VIVIENDA
D. Pedro Saura García

Madrid a 24 de enero de 2019

Estimado Señor:

El pasado 16 de febrero de 2018, remitimos las alegaciones al anteproyecto de Ley para la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Posteriormente, el 4 de mayo, ante la falta de noticias, dirigimos un escrito trasladando nuestra inquietud, motivada por la posible desatención de las medidas propuestas en las alegaciones remitidas, como así ha ocurrido.

El cambio político propiciado a primeros de junio nos infundió esperanza ante la posibilidad de que la finalidad del cambio unilateral promovido por el gobierno anterior se reorientara en pro de favorecer una regulación del proceso de liberalización consensuada con las operadoras y las organizaciones sindicales más representativas.

Intentamos manifestar nuestra inquietud en todos los foros posibles ante la falta de noticias sobre el desarrollo de cambio en la Ley del Sector Ferroviario, transmitiéndoselo incluso al Secretario de Estado y al resto de miembros del Ministerio en reunión mantenida el 8 de octubre en la sede de éste.

No habiendo tenido noticias en ningún momento, la publicación el pasado 27 de diciembre del Real Decreto-Ley 23/2018, de 21 de diciembre, nos decepcionó profundamente. Aun así, quisimos pensar que los términos de su redacción podían ser una herencia de la etapa anterior y por ello seguimos trabajando y entendiendo que en su trámite parlamentario se pudieran enmendar los despropósitos relacionados y subsanados en nuestras alegaciones.

En particular, nos preocupa el papel predominante que se le otorga a la CNMC en su tarea regulatoria, sometiendo incluso las decisiones de la AESF al resultado de sus recomendaciones. Premiar la falta de transparencia e independencia de sus decisiones resulta cuanto menos paradójico.

Esta arbitrariedad a la hora de transponer los preceptos recogidos en el Cuarto Paquete Ferroviario, son firmes argumentos que demuestran que el trasfondo que

Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios

subyace en los cambios acometidos en la Ley del Sector Ferroviario con este Real Decreto-Ley sólo buscan acelerar y facilitar la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, priorizando una competencia dependiente y opaca que solo favorezca la operación incluso a costa de la Seguridad en la Circulación de los trenes.

Liberalización que, con estos mimbres, mucho nos tememos, como ya le trasladé en mi anterior carta de fecha 12-12-2018, está abocada al fracaso, igual que ha ocurrido con la que se inició en 2005 con la Liberalización en el Transporte de Mercancías por Ferrocarril.

Teniendo en cuenta que, el origen que justifica la modificación llevada a cabo en la Ley del sector ferroviario es la transposición del Cuarto Paquete Ferroviario, deberían haber tenido en cuenta que en el mismo incluye la Directiva 2016/798/ sobre la Seguridad Ferroviaria, y resulta preocupante que no se haya regulado con la misma celeridad la parte referente a la autoridad nacional de seguridad (AESF) y al órgano nacional de investigación (CIAF) en lo referente a garantizar su plena independencia organizativa y su capacidad decisoria, así como dotarlas de los recursos financieros, materiales y humanos necesarios para desempeñar sus cometidos; de supervisión y control con rigor en el caso de la AESF; de investigación para determinar las causas de los accidentes o incidentes y proponer medidas para evitar que vuelvan a producirse en el caso de la CIAF, y no como se está realizando hoy en día, en el que sólo se buscan culpables.

En cualquier caso, dado el alcance y la trascendencia de los cambios introducidos en la Ley del Sector por el RDL 23/2018, queremos insistir en la necesidad de retomar el diálogo con el fin de favorecer una regulación del proceso de liberalización consensuada con los administradores de infraestructura, las operadoras y las organizaciones sindicales más representativas.

Desde el convencimiento de que nuestros planteamientos pueden ser atendidos en su justa medida, esperamos ser convocados a la mayor brevedad posible con este fin.

En caso contrario, adoptaremos las medidas que consideremos necesarias para mitigar las nefastas consecuencias para el sector derivadas de la aplicación del RDL.

Atentamente,



Fdo.: Juan Jesús García Fraile
SECRETARIO GENERAL SEMAF

Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios

MINISTERIO DE FOMENTO

Entrada

A/A SR. MINISTRO DE FOMENTO

Nº. 201800000078931

D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

13-12-2018 12:00:35

C/C SR. SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,

MINISTERIO DE FOMENTO

TRANSPORTES Y VIVIENDA

Entrada

D. PEDRO SAURA GARCÍA

Nº. 201800000078932

13-12-2018 12:01:34

Madrid a 12 de diciembre de 2018

Estimado Señor,

Cuando en el año 2005 se abrió a la competencia el transporte de Mercancías por ferrocarril, desde SEMAF vimos una oportunidad de crecimiento del sector, objetivo compartido por todos, cuando se liberaliza cualquier medio.

A punto de cumplirse 14 años de ese momento podemos decir que la liberalización no ha visto cumplidas las expectativas esperadas, y desde SEMAF vemos con inquietud el escenario derivado del recorrido efectuado hasta el día de hoy.

No ha existido una apuesta por el sector, no se han realizado las inversiones necesarias, no se han creado normas adecuadas y, juntamente con una gestión inapropiada, nos ha llevado a reducir la cuota de mercado a la mitad de la que Renfe operaba antes de la apertura a la competencia del mercado.

Siendo conocedores de la evolución de los acontecimientos posteriores a una liberalización y también de los errores cometidos por parte de todos los implicados, no estamos de acuerdo en continuar con el actual rumbo que está tomando el transporte de mercancías por ferrocarril.

En el pasado aportamos ideas y propuestas para la solución de determinados problemas en la operación diaria, pero creemos que la apuesta por este medio de transporte, o bien no es clara, o bien se aleja bastante de lo que entendemos que debería ser desde un gobierno donde se promueve una serie de principios de sostenibilidad y eficiencia.

Actualmente la operación dentro del sector de mercancías no refleja los objetivos que deberían haberse conseguido con la pasada liberalización en el año 2005. No se ha conseguido crecimiento, competitividad y eficiencia, más aún con las facilidades ofertadas a los competidores del operador público, en términos de tráfico y costes, entre otros.

Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios

Quedando demostrado el problema actual con el sector y su ineficiencia, no podemos permitir la continuidad del expolio de la operación, lo que demuestra una deriva clara en el rumbo que se debe de tomar para el fortalecimiento y crecimiento del ferrocarril.

Junto a esto, desde la apertura de la competencia, las diferentes empresas que han aparecido han operado con excesiva permisividad, tanto en términos operativos, como en términos de seguridad, (condiciones laborales, formación de los profesionales y mantenimiento del material) suponiendo una competencia desleal respecto a la empresa pública, aspecto que se ha visto incrementado con la aparición de las últimas empresas en el sector, degenerando notablemente la calidad del servicio prestado e incluso suponiendo un riesgo en la seguridad ferroviaria.

Queremos que se defienda nuestro medio de transporte, realizando las actuaciones que posibiliten el crecimiento y se apueste realmente por la eficiencia, la sostenibilidad y la rentabilidad a futuro que crearía un transporte de mercancías por ferrocarril fortalecido.

Aprovechamos también para mostrar nuestra inquietud ante la posibilidad de que vuelva a repetirse esta situación con la inminente liberalización del servicio de viajeros, y desde el conocimiento y la experiencia adquiridos en estos años debemos evitar cometer los mismos errores.

Quedamos a la espera de una reunión a la mayor brevedad posible en la que, con nuestra participación, aportemos soluciones que pongan fin a esta situación.

Un saludo,



semaf
SECRETARIO GENERAL

Fdo.: Juan Jesús García Fraile
Secretario General SEMAF