

Ferrovieri@s de Europa

Por un ferrocarril público y social, seguro y ecológico



Sindacato
Federal
Ferroviario
CGT
España



Fédération des
syndicats du Rail
Solidaires Unitaires
Démocratiques
Francia



Confederazione
Unitaria di Base
Trasporti
Italia



Organizzazione
Sindacati Autonomi
e di base.-Settore
ferrovie
Italia



Sindacato dei
Lavoratori
intercategoriale
Italia



Comité Giù le mani
dalle officine
Bellinzona
Suiza



Transparenz
für die Basis
Alemania



Langile
Abertzaleen
Batzordeak
Euskadi

L@s ferrovieri@s de Alemania (TfB), Francia (SUD-Rail), Italia (CUB, OrSA, SdL), Estado Español (SFF-CGT), Suiza (Comité Oficine), Euskadi (LAB), queremos un ferrocarril público y social, seguro y ecológico. La posición de la Unión Europea, de los gobiernos y de los directivos de las empresas ferroviarias es la contraria: cada vez más, entregan el ferrocarril a lo que ellos llaman “el mercado”, es decir, a la “ley de la jungla”, que ha conducido al desastre económico que ha estallado públicamente en las últimas semanas.

Durante años, la calse política ha ido anulando las condiciones sociales, destruyendo la unidad de nuestras empresas, cuestionando el derecho al transporte de todos los ciudadan@s. **El sindicalismo debe organizarse a nivel europeo. Organizarse para resistir, para oponerse a los ataques de la patronal, para mantener y organizar luchas sociales ... y no para acompañar el cuestionamiento de nuestros derechos y la desaparición de los servicios públicos.**

Las luchas llevadas a cabo estos últimos meses en diferentes redes (contra los ataques a las pensiones en la SNCF en Francia, contra la privatización de la Deutsche Bahn en Alemania, contra las reestructuraciones y las destrucciones de empleo en los Ferrocarriles Federales de Suiza,...) demuestran que los ferroviarios luchan colectivamente cuando los colectivos sindicales hacen su papel de unificación, de coordinación, de impulso y se atreven a enfrentarse a las decisiones antisociales.

Nosotros actuamos en el día a día, nos manifestamos, hacemos huelgas y trabajamos con las asociaciones de usuarios para decir:

- No a la privatización, y concretamente en el momento actual no a la salida a bolsa de Deutsche Bahn.
- **Sí al servicio público ferroviario, que debe disponer de los medios necesarios para responder a las necesidades de los usuarios**
- No al dumping social
- **Sí a un estatuto único para tod@s los trabajador@s del ferrocarril, ajustado a las condiciones mejores en cada país**
- No a la ruptura de nuestras empresas ferroviarias (separación de infraestructura y transporte, gestión por actividades) y a la imposición de la competencia entre ferroviarios
- **Sí a un servicio público ferroviario en toda Europa**
- No a la represión antisindical, a las leyes anti-huelga, a las decisiones represivas del Tribunal Europeo de Justicia
- **Sí a las libertades individuales y colectivas en la empresa.**

La Europa del Tratado de Lisboa, de la Constitución europea y de los directivos del ferrocarril no es la nuestra. Afirmamos que en el ferrocarril otra Europa es posible, **una Europa en la que se respeten las conquistas sociales, las condiciones de trabajo, la seguridad, el servicio público, el derecho de huelga y las libertades sindicales.**

Es esta Europa la que queremos contribuir a construir. Nuestra iniciativa está abierta a todas las fuerzas sindicales europeas.

¡Ferrovieri@s de Europa, actuemos unid@s!



Sindicato
Federal
Ferroviario
CGT
España



Fédération des
syndicats du Rail
Solidaires Unitaires
Démocratiques
Francia



Confederazione
Unitaria di Base
Trasporti
Italia



Organizzazione
Sindacati Autonomi
e di base.-Settore
ferrovie
Italia



Sindacato dei
Lavoratori
intercategoriale
Italia



Comité Giù le mani
dalle officine
Bellinzona
Suiza



Transparenz
für die Basis
Alemania



Langile
Abertzaleen
Batzordeak
Euskadi

1.- El ferrocarril debe ser propiedad pública, porque es la sociedad la que, con sus esfuerzos, lo ha construido, desarrollado y mantenido.

2.- El ferrocarril debe tener como objetivo el servicio público, su rentabilidad es social, no económica. No debe favorecer los intereses particulares sobre los intereses generales.

3.- El ferrocarril debe ser administrado por empresas públicas integradas.

4.- La seguridad debe ser un objetivo prioritario del transporte ferroviario y no puede reducirse a ecuaciones de beneficios o de cálculos de probabilidades que acaban siempre por tener consecuencias trágicas. Es necesario que se lleven a cabo las inversiones necesarias para atender un nivel máximo de seguridad en todo el ferrocarril.

5.- Las ventajas sociales del ferrocarril deben ser reconocidas, tomando en consideración los costes externos: respeto al medio ambiente, menor ocupación del suelo, servicio prestado a la comunidad, menor consumo de energético, menor dependencia del petróleo, desarrollo de la ordenación / planificación del territorio y, sobre todo, menor riesgo de accidentes.

6.- Las ventajas del ferrocarril deben tener repercusión en los usuarios y en la sociedad en general: tarifas accesibles y subvencionadas, perecuación, servicios adaptados a las necesidades sociales e inversiones suficientes. El ferrocarril debe ser privilegiado como modo de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

7.- El servicio prestado por el ferrocarril debe afectar a toda la sociedad: hay que paralizar los proyectos de ferrocarriles “de lujo” que no se adaptan más que a las personas más ricas y que habitan en las ciudades más pobladas ... mientras que todo el mundo paga su existencia y funcionamiento. Las inversiones en transporte deben estar orientadas prioritariamente hacia el ferrocarril convencional.

8.- Es necesario favorecer la accesibilidad al ferrocarril, en particular para las personas que viven en las zonas relativamente aisladas, allí donde la carencia del transporte se siente de forma más drástica así como para la población con mayor dependencia del transporte público (por ejemplo quienes por razones de edad o por problemas de salud, no pueden o no desean utilizar los modos de transporte individuales), las personas con ingresos reducidos y las que tienen movilidad limitada. Es necesario facilitar la utilización del servicio ferroviario a las personas que tienen problemas de percepción (invidentes, sordos, etc.). Es necesario favorecer la interoperabilidad entre transportes públicos colectivos, así como con otros modos de transporte particulares ecológicos y alternativos, como la bicicleta, permitiendo su transporte en los trenes, facilidad que debe proporcionarse también a quienes utilizan carritos de niños.

9.- El ferrocarril debe disponer de personal suficiente, de empleos estables y con derechos sociales fuertes, con funciones bien definidas y una formación adecuada. Esto implica definir normas en materia de derecho laboral y de seguridad impidiendo cualquier forma de dumping social. Las reducciones drásticas de personal llevadas a cabo en los ferrocarriles durante los últimos años han producido una degradación de la calidad, la pérdida de numerosos servicios y un importante deterioro de la seguridad.

10.- Como ciudadan@s, usuarios, propietarios y trabajadores del ferrocarril, debemos tomar una parte activa y directa en las decisiones que conciernen al ferrocarril, que es patrimonio colectivo y debe estar al servicio de la comunidad. Las organizaciones sindicales y ciudadanas tienen el deber de manifestar firmemente el rechazo a una política de transportes guiada por intereses económicos particulares, no ecológicos y contraria a los intereses de la sociedad.

- **Denunciamos** el abandono del ferrocarril, el saqueo de la propiedad pública y la destrucción del servicio público.
- **Reclamamos** un ferrocarril que debe ser propiedad pública, orientada hacia el servicio público y gestionada por empresas públicas integradas, que garanticen la seguridad, la accesibilidad, el empleo y las condiciones laborales.
- **Exigimos** el derecho de los trabajadores y usuarios, de los ciudadanos, de conocer, debatir y decidir su modelo de ferrocarril.