

CABECERA: ORGANIZACIONES SINDICALES FIRMANTES



S.F.F.
Sindicato Federal Ferroviario
Confederacion General del Trabajo - Espagne



C.G.S.P. CHEMINOTS
Centrale Générale des Services Publics Cheminots
Rég. Centre - Belgique



USB
Unione Sindacale di Base Trasporti - Italia



CTrasporti
Confederazione Unitaria di Base Trasporti - Italia



CUB
Confederazione Unitaria di Base



Bahn von unten
Allemagne



Giù le mani
dall'Officina di Bellinzona
Comitato giù le Mani Officine FFS Bellinzona - Suisse



STRADA FERRATA CORSA
Sindicatu di i Travagliadori Corsi - Corse

El sector ferroviario, como el resto de la economía, está afectado por la crisis del sistema capitalista. En todos los países, gobierno y patronal ponen en marcha una serie de planes de austeridad que responden a las exigencias de instituciones de carácter mundial: Fondo Monetario Internacional, Banco Mundial, Banco Central Europeo, etc. Su receta es muy simple: hacer pagar la crisis a los pueblos, explotar más y más a las personas trabajadoras para acrecentar el poder y los beneficios de una pequeña minoría formada por capitalistas, banqueros e industriales. Los pueblos resisten. Ahí está el ejemplo de las huelgas y manifestaciones de estos últimos meses en Grecia, Gran Bretaña, España, Italia, Francia, Alemania, Polonia, .etc.

Desde la aplicación del « modelo inglés » a comienzo de los años 90 y sus dramáticos accidentes, la privatización de los ferrocarriles se está generalizando en Europa en los últimos 20 años bajo diferentes esquemas: transferencia de actividades hacia empresas privadas (restauración en los trenes, limpieza, atención al viajero, mantenimiento de vías y trenes) o hacia multitud de empresas filiales de régimen jurídico privado donde el personal carece de los derechos del convenio colectivo « ferroviario ». Un nuevo modelo de explotación basado en la separación de la infraestructura de la explotación y la creación de empresas privadas de transporte ferroviario que imponen malas condiciones de trabajo se une a que en el seno de las empresas públicas se hayan hecho auténticas barbaridades de graves consecuencias: supresión masiva de empleos, accidentes de trabajo, o una competencia estúpida interna entre diferentes servicios.

Los gobiernos y las patronales están multiplicando su propaganda en cada uno de nuestros países, para intentar convencer a la sociedad de que la privatización de los ferrocarriles es un hecho inevitable. Algo que no responde en absoluto al balance de lo ocurrido en 20 años de liberalización, sino a todo lo contrario !!! Aunque sea el mejor modo de transporte, social y ecológicamente, el transporte de mercancías no cesa de decrecer en beneficio de la carretera, modo más peligroso y caro socialmente, pero donde impera el “dumpig social”. Por otra parte los viajeros del ferrocarril se encuentran cada día con trenes más caros, a menudo retrasados o suprimidos, a estaciones « desiertas de personal ». Mientras, sobre la red ferroviaria, se multiplica el número de empresas que operan de una u otra manera y a veces con intereses contradictorios, algo que va en claro detrimento de la seguridad.

20 años de experiencia lo demuestran : la privatización no ha sido una buena solución ... ¿ porqué los gobiernos, las patronales y las instituciones europeas quieren profundizar todavía más y más ? ¿Por qué si no ha funcionado con las mercancías, nos proponen hacer lo mismo con el tráfico de viajeros o la gestión de las estaciones?

El transporte Ferroviario de mercancías ha sido el primero en sufrir el ataque.

En toda Europa, empresas privadas incrementan sus tráficos en detrimento de los operadores públicos. El balance dice que decenas de miles de ferroviarios trabajan ya con convenios colectivos mucho más bajos y con peores condiciones de trabajo. Mientras tanto los accionistas de las empresas privadas se enriquecen a costa « del lomo » de esos trabajadores ferroviarios e indirectamente de toda la sociedad. Y contrariamente a lo que nos anunciaban con sus políticas neoliberales, esto no sirve para desarrollar los tráficos; todo lo contrario ya que el tráfico de mercancías no para de bajar, dado que lo que realmente buscaban era dar privilegios y beneficios a las patronales de la carretera, donde las condiciones de trabajo son todavía peores que en el ferrocarril.

Desarrollar el tráfico de mercancías por ferrocarril es una necesidad social y ecológica. Es un servicio público que debe estar asegurado por empresas públicas.

Pese a que la privatización del transporte de mercancías ha resultado negativa para la sociedad y para los trabajadores ferroviarios, los gobiernos y patronales europeas trabajan en organizar la privatización del transporte de viajeros. En lugar de cooperar entre ellas, las empresas públicas de los diferentes países se dedican a organizar la privatización « en casa de sus vecinos ». En realidad lo que están trabajando es en generar nuevas empresas donde los ferroviarios pierden sus derechos laborales para que al final no existan empresas públicas con buenos convenios colectivos y derechos laborales.

Hay que terminar con el monopolio ferroviario fáctico de las patronales europeas. Los ciudadanos de nuestros países necesitan trenes seguros, que llegan a la hora, limpios y que donde hay personal a bordo y en las estaciones. La experiencia nos dice que eso solo se consigue con un servicio público asegurado con empresas públicas.

En varios países, se han abierto debates para hacer la transferencia del tráfico de viajeros regional a las administraciones regionales.

Nosotros estamos a favor de que esos servicios públicos estén controlados de cerca por la ciudadanía, pero los proyectos vistos hasta ahora tienen poca utilidad para los viajeros y solo sirven para cercenar los derechos laborales del personal ferroviario. Las empresas privadas que se hagan con esos « mercados » lo harían con un personal formado y financiado por las empresas y dinero público, pero para aplicar la regla del beneficio inmediato, algo que no van a aplicar en las empresas públicas.

En Europa, el transporte ferroviario es un servicio público y solo se podrá garantizar si lo trabajan empresas públicas que reinviertan sus beneficios, en lugar de aportarlos a la cuenta de resultados de los accionistas de turno.

Para poder funcionar de una manera eficaz, el sistema ferroviario debe ser integral. La gestión de la infraestructura no puede estar al margen de la explotación (como ocurre con el modelo impuesto por la Unión Europea).

Hay que poner fin a la situación de enfrentamiento de intereses entre empresas que ahora vivimos: a menudo tienen intereses opuestos y son una fuente constante de mal funcionamiento, de despilfarro financiero y un peligro para la seguridad de los ciudadanos y los trabajadores del ferrocarril.

La gestión de la infraestructura ferroviaria debe responder a las necesidades de la colectividad, no sobre la base de la rentabilidad y del beneficio de grupos privados. Hay que desenmascarar la hipocresía de las alianzas público-privadas, que en realidad consisten en financiar con dinero público los rápidos beneficios que sacan los accionistas de las empresas privadas. Por eso defendemos un ferrocarril público.

También en el servicio público ferroviario, están incluidas determinadas actividades, como por ejemplo la restauración y atención a bordo o el mantenimiento y limpieza de trenes y estaciones.

No existe ninguna razón para que los trabajadores de esas actividades tengan menos derechos de los que dispone el conjunto de la plantilla de las empresas públicas.

Es una de nuestras reivindicaciones que todos los trabajadores del ferrocarril tengan los mismos derechos, basados en los convenios colectivos públicos.

Como ya ha ocurrido con otros servicios públicos (electricidad, comunicaciones, sanidad, ...), la privatización del ferrocarril supondrá trenes más caros, cierre de líneas no rentables, que solo funcionen los corredores más rentables, abandono de tráficos regionales y de líneas transversales en beneficio de grandes alianzas de empresas europeas de alta velocidad, y como ya estamos viviendo, la degradación de la seguridad ferroviaria en beneficio de las ganancias de unos pocos. Los sucesivos « paquetes ferroviarios » lanzados desde la Unión Europea están destinados a apuntalar la liberalización y privatización de los ferrocarriles públicos. **El proyecto de reforma que ahora mismo se discute en el Parlamento Europeo trae nuevos peligros.**

Las organizaciones sindicales que firmamos este manifiesto, nos reafirmamos en nuestra voluntad de trabajar juntos para defender un servicio público ferroviario en Europa que responda a las necesidades e intereses de la colectividad, trabajado por empresas públicas con personal cualificado y dentro del convenio colectivo.

Trabajamos para construir una red de sindicatos dispuestos a luchar dentro del sector ferroviario europeo, y por ello llamamos a participar en las próximas manifestaciones en pro de la defensa del servicio público ferroviario del 25 de octubre en Londres y del 12 de noviembre en Madrid.