

Sistemas ferroviarios seguros y sostenibles

Un transporte ferroviario seguro y sostenible puede ayudar a sacar al mundo de la crisis económica, climática y social que padecemos hoy en día. Es, además, un **nuevo modelo económico y social**, que redefine el papel de los pasajeros, los trabajadores, los empleadores, el Estado y el medioambiente.

La inversión pública en el transporte ferroviario puede impulsar la **recuperación de nuestras economías**. En la India, por ejemplo, cada dólar invertido en el ferrocarril genera 5 dólares de PIB en el resto de la economía.

El transporte ferroviario **reduce las emisiones de carbono**. El ferrocarril y el transporte público son clave para el cambio modal radical y ecológico que el transporte necesita. Por pasajero-kilómetro, el tren pesado emite un 75 % [menos de emisiones que los automóviles](#) y el tren ligero, un 57 % menos.

El transporte ferroviario **propicia la igualdad económica y social** a través del acceso al trabajo, los empleos cualificados y los salarios más altos. Por término medio, cada puesto de trabajo creado en el transporte ferroviario crea otro en la industria manufacturera, la alimentación, el comercio u otros sectores. El ferrocarril también proporciona a la ciudadanía la movilidad que precisa para acceder a sus empleos y medios de subsistencia.

Seguridad

Las **operaciones y los servicios ferroviarios deberán contar con la dotación de personal suficiente** para proteger la seguridad de todos. Dos tercios de las afiliadas [encuestadas](#) han presenciado recortes de personal en sus lugares de trabajo. Las áreas más amenazadas por la destrucción de puestos de trabajo son la venta de boletos —donde se da un impacto desproporcionado para las mujeres, ya que ocupan la mayoría de estos puestos— y el mantenimiento. Esto amenaza la seguridad de los pasajeros y de las comunidades por las que circula el ferrocarril. La escasez de personal también expone a pasajeros y trabajadores, especialmente a las mujeres, a un mayor riesgo de [violencia y acoso](#).

Tenemos que acabar con la escasez de personal cualificado mediante [empleos decentes](#) y una **educación y formación gratuitas** que preparen al transporte ferroviario para el futuro. La merma de la formalidad laboral, de los salarios, de las condiciones laborales y de [la salud y la seguridad en el trabajo](#) (SST) está agravando la escasez de mano de obra y de competencias. Necesitamos un personal ferroviario cualificado en nuestros trenes, en nuestras estaciones y en la construcción y reparación de nuestras vías. Necesitamos ofrecer **programas de aprendizaje formativo** a las mujeres, los jóvenes y a todo el personal que enfrenta [mayores barreras](#) de entrada, retención y promoción en la industria ferroviaria.

Las nuevas tecnologías no hacen necesariamente al ferrocarril más seguro y eficiente que los sistemas ferroviarios dotados con personal suficiente y bien cualificado. Hay que recurrir a la **negociación colectiva** para frenar la explotación (que afecta desproporcionadamente a mujeres y jóvenes trabajadores), los bajos salarios, el exceso de trabajo, la fatiga, el estrés,



[la segregación por razón de género](#) y los crecientes fallos de seguridad que acompañan a las nuevas tecnologías.

Reivindicamos:

1. **Personal suficiente** en los trenes, las estaciones y en todas las operaciones ferroviarias de mercancías y pasajeros, además del fin de los trenes operados con un maquinista como agente único y de los trenes sin maquinista.
2. **Trabajo decente** para todos los trabajadores y las trabajadoras, mediante la libertad de asociación, la negociación colectiva y el respeto de todos los [Convenios de la OIT](#) en materia de empleo y derechos laborales.
3. **Normas de salud y seguridad en el trabajo (SST)**, acceso a [servicios de saneamiento](#) y la negociación y el respeto de unos estándares de descanso y licencia, como derechos fundamentales de todo el personal ferroviario.
4. **Comités de SST y representantes** elegidos en cada lugar de trabajo, que cuenten con el pleno reconocimiento de los empleadores y representación para las mujeres trabajadoras.
5. **Investigaciones tripartitas sobre los fallos de SST** y los accidentes ferroviarios.
6. Protección de los trabajadores y las trabajadoras contra la **violencia y el acoso en el trabajo**, mediante la ratificación y aplicación del [Convenio 190 de la OIT](#).
7. El fin de la **segregación ocupacional por motivos de género**, ofreciendo capacitación y garantizando la representación de mujeres en todas las partes interesadas involucradas en la toma de decisiones.
8. **Igualdad de salarios y condiciones por trabajo de igual valor** para *todo* el personal ferroviario, incluidos los de servicios externalizados y subcontratados y las [formas de empleo atípicas](#).

Propiedad pública

La [privatización](#) pone en peligro a los pasajeros, a los trabajadores y a nuestras comunidades. Innumerables ejemplos en todo el mundo evidencian que, en el ferrocarril, el sector privado:

- No invierte en mantenimiento y mejoras
- Externaliza y subcontrata operaciones y servicios clave
- Hace que los precios, la venta de boletos y los servicios sean demasiado caros, complicados e inaccesibles
- Fragmenta las redes en sistemas de transporte desiguales e ineficientes
- Reduce la cantidad de vías, estaciones e instalaciones ferroviarias
- Hace trabajar en exceso, paga mal y explota al personal
- Desvía las subvenciones públicas a manos privadas
- Depende de ferrocarriles diésel y no consigue reducir las emisiones de carbono ferroviarias
- Reduce el personal, haciendo que el ferrocarril sea menos accesible para las personas con discapacidad y otros grupos vulnerables

En consecuencia, cuando se privatiza el ferrocarril tienden a disminuir los kilómetros recorridos por los pasajeros. El 77 % de las organizaciones afiliadas encuestadas afirmó que la liberalización ferroviaria había empeorado las condiciones laborales. Básicamente, **el**



sistema ferroviario privatizado es inseguro e insostenible. No puede ofrecer la planificación y la inversión a largo plazo necesarias para que se produzca el cambio modal ecológico hacia el transporte ferroviario.

La limpieza, la restauración, el mantenimiento y otros servicios ferroviarios subcontratados son menos seguros y dependen de la **explotación de trabajadores poco cualificados**. En todas las profesiones del sector ferroviario, las mujeres y los jóvenes trabajadores están sobrerrepresentados en los puestos de trabajo afectados por la reestructuración, la subcontratación y la explotación. La subcontratación supone también un importante obstáculo para el cambio modal desde el transporte de mercancías por carretera al ferroviario. Dos tercios de los sindicatos encuestados consideran que la subcontratación representa un problema para sus miembros ferroviarios. Los puestos de trabajo de mantenimiento e infraestructuras fueron identificados como los más afectados por la subcontratación.

El transporte ferroviario es un bien público. El ferrocarril debe estar diseñado para satisfacer las necesidades de los trabajadores, los pasajeros y las comunidades, no las de las empresas ni las del capital privado.

La propiedad pública está mejor planificada y es más segura, más eficiente, de mayor calidad, más accesible, más transparente, y además es uno de los mayores elementos igualadores de la sociedad.

Los beneficios deben reinvertirse en el sistema ferroviario, utilizarse para subvencionar otros transportes públicos ecológicos o devolverse a los fondos públicos. La financiación pública es la única manera de garantizar que el transporte ferroviario sea seguro, esté financiado y sea lo suficientemente fuerte como para sacarnos de las crisis de hoy y del mañana.

El ferrocarril seguro y sostenible va más allá de la reducción de emisiones. Ofrece un **nuevo modelo económico y social de movilidad** que redefine el papel de los trabajadores, del Estado y del medioambiente.

Este modelo social puede aprovechar las nuevas tecnologías para mejorar la cualificación de la fuerza laboral, crear empleos decentes y mejorar la seguridad del transporte ferroviario. Exige la **participación activa de los trabajadores**, poner sus conocimientos y habilidades al servicio de un bien público mayor y proporcionar empleos decentes, saludables, seguros y satisfactorios.

Reivindicamos:

9. **La propiedad pública** del transporte ferroviario como bien público que es y **el fin de todas las privatizaciones ferroviarias**.
10. **Sistemas ferroviarios unitarios** cuya infraestructura, material rodante y operaciones sean todos propiedad de una única entidad pública.
11. **Financiación pública** del transporte ferroviario cuyos beneficios se reinviertan en el propio ferrocarril, en el transporte público ecológico o se devuelvan a las arcas públicas.
12. **Integración del transporte ferroviario** con otros medios de transporte público, para ofrecer servicios asequibles, seguros y accesibles.



13. **Acuerdo y negociación colectiva con los sindicatos** para determinar las necesidades de transporte y las necesidades de los trabajadores, los pasajeros y las comunidades.
14. Todas las inversiones y gastos públicos deben **garantizar la libertad de asociación**, la negociación colectiva y los derechos laborales en toda la cadena de suministro.

Sostenibilidad

Nos encontramos en plena emergencia climática. Para evitar la catástrofe necesitamos una **transformación económica** de calado. El transporte ferroviario seguro y sostenible debe estar en el centro de este nuevo modelo económico.

La tecnología, por sí sola, no reducirá las emisiones al nivel necesario para descarbonizar el transporte. Con el fin de reducir suficientemente las emisiones de carbono del transporte, el transporte colectivo debe sustituir a la mayoría de los automóviles y a los modelos ineficientes de distribución de mercancías. Un transporte ferroviario seguro y sostenible es la clave de este **cambio modal hacia el transporte colectivo**.

Además del cambio modal hacia el transporte ferroviario es preciso **descarbonizar el propio ferrocarril** y el [sistema energético](#) del que depende. El ferrocarril eléctrico y el de hidrógeno (Hydrail) están disfrutando de menores costes y mayores inversiones en los mayores mercados ferroviarios. La construcción, instalación, mantenimiento y explotación de los sistemas ferroviarios eléctricos e Hydrail pueden crear y mantener millones de puestos de trabajo cualificados.

La inversión en **trenes de alta velocidad** reduce las emisiones de los vehículos de larga distancia y abre la capacidad ferroviaria actual al transporte de mercancías. En [Alemania](#), un aumento del 1 % en el acceso a los trenes de alta velocidad genera un incremento del 0,25 % en el crecimiento económico. El tren de alta velocidad debe situarse en el centro de cualquier economía sostenible nacional e internacional.

Reivindicamos:

15. Un **“New Deal” ecológico para el transporte**, con un gasto público que estimule el cambio modal hacia el ferrocarril del 5 % del PIB previo a la crisis del COVID-19.
16. Reconocimiento del transporte ferroviario como **infraestructura ecológica** dentro de los objetivos, políticas y gasto en medioambiente y descarbonización.
17. Inversión en **sistemas de transporte multimodal e intermodal** que alimenten las redes ferroviarias existentes y nuevas, tanto para pasajeros como para mercancías.
18. Inversión pública masiva y urgente en **trenes de alta velocidad**, como infraestructura ecológica fundamental para el cambio modal del transporte de larga distancia.
19. **Garantías de trabajo decente** por parte de los operadores ferroviarios y los empleadores en todas las inversiones de infraestructura y operaciones, incluido un compromiso sobre la transición del **trabajo informal al formal**.
20. **Ferrocarril eléctrico, solar y de hidrógeno** de propiedad pública y con inversión de las administraciones en el marco de un sistema energético público y ecológico.
21. **Energías renovables** para el transporte ferroviario:



- a. Poniendo las industrias de combustibles fósiles bajo propiedad pública mayoritaria.
- b. Fuentes de energía renovables y sostenibles bajo control público y con inversión de las administraciones.

Justicia social

La magnitud de la inversión en el transporte ferroviario que necesitan el medioambiente y la economía requiere el apoyo de los trabajadores, los pasajeros y la ciudadanía. El apoyo a una iniciativa de esta envergadura sólo puede basarse en la transparencia, la democracia y la responsabilidad en todas las etapas.

La **negociación colectiva** es la forma más eficaz y poderosa de garantizar la democracia y la rendición de cuentas en el lugar de trabajo y, por tanto, debe ser un elemento prioritario de todo sistema ferroviario seguro y sostenible. Los operadores públicos necesitan la negociación colectiva y la cooperación con los sindicatos para acordar, comprobar y fijar las normas de seguridad y trabajo en el sistema ferroviario.

El ferrocarril es un monopolio natural. El cambio modal sin precedentes hacia el ferrocarril que la emergencia climática requiere exige, por tanto, una **entidad pública, única y coordinada**, responsable de la planificación y explotación justas.

La transparencia no puede acabar en las estaciones de tren. La **justicia social** debe extenderse a lo largo de las cadenas de suministro ferroviarias. Las cadenas de suministro de los sistemas ferroviarios deben estar sujetas a similares normas, escrutinio y mejoras. Esto incluye colaborar con la ITF y sus organizaciones sindicales afiliadas de todo el mundo para garantizar una **financiación sostenible, contrataciones éticas y el cumplimiento de la diligencia debida en materia de derechos humanos** en toda la cadena de suministro de los sistemas ferroviarios.

Los operadores ferroviarios multinacionales deben **responsabilizarse del cumplimiento de las normas laborales y de seguridad en todos los países en los que operan** y deben colaborar con la ITF para garantizar el cumplimiento de las normas y el trabajo decente internacionalmente.

Las nuevas tecnologías deberían utilizarse para el bien social, no para el beneficio económico. El personal ferroviario debe **negociar, recibir capacitación y ser remunerado por trabajar con las [nuevas tecnologías](#)** que se introduzcan en los sistemas ferroviarios. La negociación debería ser una condición previa a la automatización.

Los trabajadores deben controlar sus datos y cómo se utilizan. Las nuevas aplicaciones y algoritmos llevan incorporados sesgos de género, culturales y étnicos, y toman decisiones de vida o muerte sin apenas supervisión. La vigilancia y el control de los pasajeros y los trabajadores mediante las nuevas tecnologías constituye un nuevo problema cuyas implicaciones aún no conocemos del todo. El cambio debe ser responsable y transparente.



Reivindicamos:

22. Rendición de cuentas democrática en los procesos de planificación y desarrollo del sistema ferroviario, a través de la **negociación colectiva** y la **representación de los trabajadores en las autoridades y en la gerencia ferroviaria**.
23. Una **única entidad pública** responsable de planificar, desarrollar y gestionar el cambio modal al ferrocarril y a otros medios de transporte público, y la descarbonización del transporte.
24. Realizar **evaluaciones del impacto laboral y de género** en colaboración con los sindicatos, en todos los sistemas ferroviarios y de transporte público y en sus cadenas de suministro.
25. Cooperación con la ITF y sus afiliadas para cumplir de manera efectiva con la **diligencia debida en materia de derechos humanos** en la contratación, la financiación y la cadena de suministro de los ferrocarriles públicos.
26. **Control de los trabajadores sobre sus datos y sus usos, y propiedad, regulación y almacenamiento públicos** de los datos.
27. **Negociación** con los sindicatos **antes de introducir o modificar la automatización o nuevas tecnologías**
28. **Educación, formación y reciclaje profesional gratuitos para todos los trabajadores y las trabajadoras**, proporcionados por los empleadores y/o los Gobiernos, también para obtener las competencias necesarias para trabajar con las nuevas tecnologías.

