



UNIÓN FERROVIARIA

DOCUMENTO BASE ASAMBLEA NACIONAL

Elaborado por el Consejo Directivo a solicitud
de la Asamblea Nacional de Delegados de
Setiembre 2016

NOVIEMBRE 2016

INTRODUCCIÓN

El 19 de setiembre de 2016 la Asamblea Nacional de Delegados encomienda al Consejo Directivo, la elaboración de un documento para encauzar la discusión de la actualidad ferroviaria y estrategia en el marco de una Asamblea General Nacional a realizarse en el curso de lo que quedaba del año.

Cumpliendo con ese mandato se elaboró el presente documento, el mismo tiene dos capítulos, uno que define el marco histórico, porque recordar la historia es un arma poderosa para enfrentar el presente, e imprescindible para enfrentar el futuro y otro capítulo que pretende aportar elementos para la reflexión colectiva, intenta ubicar la situación actual del conflicto con sinceridad y presenta finalmente una propuesta.

Será la Asamblea General Nacional la que debe analizar y discutir estos planteos, es claro que podrán emanar de la misma otras visiones y será esta quien defina el camino a seguir, lo que también es claro es la importancia de participar en la Asamblea donde de un modo u otro definiremos nuestro futuro.

CAPITULO I

LA HISTORIA

Tiene razón, pero marche preso.

En 1992 el pueblo uruguayo derrota en un plebiscito los intentos de privatización de las empresas públicas promovidos por el neoliberalismo, representado en ese momento por el gobierno de Lacalle. Previamente hubo una diferencia en el PIT CNT entre quienes creíamos que debía enfrentarse toda la ley de inversiones y los que proponían por ir contra 5 artículos de esa ley. La Mesa Representativa del PITCNT resuelve con nuestro voto en contra, ir sólo contra los 5 artículos con la papeleta blanca. Los trabajadores de PLUNA que también impulsaban ir contra toda la ley, manejando el mismo argumento que nosotros, que ir sólo

contra 5 artículos dejaba ventanas abiertas para la privatización de algunas empresas públicas, impulsan la papeleta rosada. El gobierno de Lacalle, la mayoría del Partido Nacional y el Partido Colorado apoyan la ley completa que permite la privatización de todas las empresas públicas. Finalmente gana la papeleta blanca, es derrotado el proyecto por el cual se pretendía abrir todas las puertas a la privatización aunque queda alguna ventana abierta. Usando esa ventana el gobierno privatiza PLUNA. Luego se suceden durante todos los gobiernos la tercerización de múltiples servicios del Estado. Los servicios de limpieza y seguridad en el Estado hoy están todos tercerizados. Muchos trabajos de atención al público en las empresas públicas, los servicios de enfermería en los hospitales de ASSE, el mantenimiento en muchas dependencias estatales, múltiples funciones de dependencias y empresas del estado hoy son realizadas por empresas privadas, ONGS, trabajo tercerizado o bajo el derecho privado a través de paraestatales.

Piedras en el zapato.

Dos Ministros y varios Presidentes de AFE.

Hace apenas 10 años atrás para la inmensa mayoría de los uruguayos (con la excepción de la Unión Ferroviaria) el ferrocarril no era estratégico. Peor aún, era una pesada carga de la que había que desprenderse. A partir del 2005 con el gobierno del Dr. Vázquez empezó a hablarse del ferrocarril como una cuestión estratégica, y se tomó la medida muy aplaudida por nosotros de devolver Vías y Obras, Tráfico y Comunicaciones a AFE. Recordemos que había sido transferido al MTOP por el gobierno de Batlle, dejando en el camino a varios trabajadores excedentes y redistribuidos. Pero esta primera medida esperanzadora del ministro Rossi fue seguida de una gestión privatizadora que en primer lugar dictó el decreto que hoy se pretende revivir y que permite la división de AFE, entre empresa operadora de derecho privado y AFE pública. El Presidente Galicchio ofrecía asociarse con cualquier privado entregándole el control al mismo, ya que proponía que AFE sólo se quedara con el 49% de las acciones. El Poder Ejecutivo hacía la plancha mientras las vías se deterioraban, a tal punto que culminado el período se cierra la línea a Fray Bentos

perdiéndose todo el transporte de madera a Botnia. Recién a pocos meses del final adjudican a la CFU la recuperación del tramo Pintado-Rivera. Con innumerables irregularidades la CFU entrega la obra durante el actual gobierno, y se queda capitalizada con los millones de dólares que decían iban a ir a AFE, y es beneficiada con contratos de usufructo hechos al amparo del tráfico de influencias del ex presidente Orellano. Mientras el Ministro Pintado, “que estaba pintado”, se dedica a intentar desacreditar a los trabajadores ferroviarios. Payaba hablando sobre ferrocarril de lo cual no sabe nada y continuaba con la política iniciada por Cáceres y Rossi, de subsidiar el transporte carretero beneficiando a las grandes empresas de ómnibus y camiones, a costa de todos los uruguayos. Alojaba en las oficinas del ministerio a “asesores” argentinos vinculados a Menem en la privatización de los ferrocarriles en Argentina. Escondía y boicoteaba las ofertas del Gobierno Español del País Vasco, para asociar las empresas públicas de ambos estados para desarrollar el ferrocarril estatal.

¿No quieres sopa, dos platos?

El segundo Gobierno de Tabaré Vázquez designa a Rossi nuevamente Ministro de Transportes. Todo el mundo tiene derecho a una segunda oportunidad, lamentablemente algunos la desperdician. Rossi comienza por tomar compromisos con la UF antes de las elecciones que rompe apenas asumir. Hace declaraciones públicas denostando a los trabajadores ferroviarios, miente sobre imaginarias recuperaciones del ferrocarril en manos de SELF en el peor momento del tráfico ferroviario en la historia del Uruguay. Ataca conquistas de los trabajadores como el garantizar salarios y derechos a los trabajadores que dejen excedentes. Instruye al Presidente Rodríguez a detener las discusiones sobre reestructura. Promueve al sindicato amarillo al permitir a Rodríguez negociar con él, desconociendo al PITCNT y su filial la UF. Boicotea las instrucciones del Presidente Vázquez de agotar los medios a fin de trabajar en el camino de una empresa paraestatal donde convivan el derecho público y privado en diálogo con la UF. Apuesta fuertemente e invierte en la recuperación de las rutas siguiendo el camino de su primer período al frente del MTOP y compitiendo con su antecesor Cáceres para

ganarse el apodo de “el ministro carretero”. Es indudable que las presiones de las grandes empresas de transportes carretero, tanto de cargas como de pasajeros y las empresas constructoras siguen haciendo mella, siguen comprando el favor de ministros de derecha o “progresistas”, y los presidentes de todos los partidos miran para otro lado. El capitalismo, los grandes empresarios, “los influyentes” los incompetentes, siguen ganando la partida. La sociedad uruguaya, los trabajadores, la producción nacional, siguen pagando el precio de los negociados de unos pocos y sus fuertes “influencias” sobre todos los gobiernos.

¿Cuándo te vas a avivar?

Hoy ya nadie, ni siquiera el Gobierno se atreve a negar que el ferrocarril es estratégico, que necesita inversiones importantes, que esas inversiones debe hacerlas o garantizarlas el Estado y que existen varios países interesados y con posibilidades de hacerlo bajo estas condiciones. Es decir, todos nos dan la razón a lo que nosotros veníamos diciendo desde hace más de 10 años. Es más, los proyectos privados empiezan a condicionar la inversión a que el Estado garantice el ferrocarril, como lo hace Botnia para su segunda planta. Ahora el Gobierno está empezando a transitar por el camino que nosotros le habíamos marcado, renovación tecnológica, reconstrucción de vías. Atender la necesidad de contar con ferrocarril para la salida de los productos y la interconexión regional debe ser una política de Estado, no lo soluciona por sí solo el mercado o los privados. Descubrieron que la intervención y la inversión desde el Estado, negociando con los gobiernos y los privados, sean vascos, chinos o coreanos, es imprescindible. Estuvieron perdiendo el tiempo por la mala gestión de Ministros y Directores pero pretenden dejarnos afuera de esta reconstrucción ferroviaria, chantajeándonos con que para poder participar debemos renunciar a nuestros derechos laborales. Como no aceptamos el chantaje nos dejan excedentes y nos culpabilizan por su pésima gestión. Afirmamos que esto es un atropello y una injusticia contra los trabajadores que han mantenido a AFE viva. Lo afirmamos aunque al ex presidente Mujica y a su representante Baraibar les enoje

que acusemos al gobierno del FA de atropellar a los trabajadores, porque no hay otra forma de llamarlo.

Acero y corazón.

Mientras tanto la UNION FERROVIARIA resistió el proyecto de privatización Galichio y el proyecto Ferrosur. Participó de la renovación de las vías y expuso las ineficiencias y abusos de la CFU. También la nefasta gestión de Ministros y Directores. Denunció como los grandes capitales influyen y corrompen a cualquier Gobierno, incluso al progresista. Como éstos gobernantes atropellan inflexiblemente derechos de trabajadores, pero ceden fácilmente a las grandes empresas de transporte y construcción. Resistió y resiste estos atropellos aun al costo de cientos de excedentes y compañeros redistribuidos o jubilados tempranamente. Lo hizo invirtiendo miles de horas de huelga y paros perlados o por sector. Apelando al corte de horas extras y la renuncia de viáticos en muchas oportunidades. Marchando en decenas de movilizaciones propias y del PITCNT. Ocupando oficinas y talleres en varias oportunidades. Deteniendo trenes así como una vez lo corrimos bajo control obrero cuando la oportunidad lo ameritó. Gestionando cientos de entrevistas a políticos de todos los partidos incluidos varios Ministros y al actual Presidente, decenas de Legisladores, casi todas las Juntas Departamentales, varios Intendentes. Concediendo miles de entrevistas de prensa, escribiendo decenas de artículos, publicando cientos de periódicos y comunicados. Proponiendo siempre distintos proyectos y soluciones para recuperar el ferrocarril y destrabar el conflicto. Organizando dos Seminarios, los únicos dos en el país sobre ferrocarril. Recorriendo el país muchas veces en miles de asambleas en los lugares de trabajo, realizando cientos de asambleas de delegados y 3 asambleas de todos los ferroviarios. Compareciendo decenas de veces a comisiones parlamentarias. Logrando miles de adhesiones de gente en el interior y en Montevideo, de sindicatos hermanos y el PITCNT, y la solidaridad de sindicatos ferroviarios latinoamericanos y europeos.

La UNION FERROVIARIA resiste heroicamente con dignidad y coraje las embestidas del capital, la cobardía de los políticos progresistas, la

corrupción y la mentira, la presión y las amenazas. Este gremio que comenzó grande con miles de afiliados, que hoy parece chico con apenas 500 y pico de afiliados, es enorme y sigue resistiendo, inquebrantable, heroico. Es el más grande porque cuenta con un capital inconmensurable, trabajadores con una dignidad de acero y un corazón de fuego.

CAPITULO II

El momento actual, las perspectivas y propuesta.

En el momento actual a más de 7 años de conflicto y lucha contra la privatización de AFE, hemos dado una pelea que desde un punto de vista objetivo no ha logrado detener el avance de la misma sino enlentecerla.

La construcción, reparación y mantenimiento de la infraestructura se ha prácticamente privatizado o tercerizado en su inmensa mayoría, no supimos ver que CFU SA era el caballo de Troya de la futura creación de SELF SA y con una hábil política de retiros incentivados, se llevaron una parte del capital humano de infraestructura a trabajar y formar a los trabajadores privados, hoy muchos de esos compañeros han finalizado sus contratos con diferentes firmas que trabajan para AFE y CFU SA y los mismos no han sido renovados, se les extrajo el conocimiento y ahora se los descarta.

En esta permanente lucha defensiva, tuvimos que velar por el interés de nuestros afiliados y logramos una ley especial de excedencias que ha permitido a los compañeros declarados excedentarios en la última tanda, estar desde lo económico en una buena situación. Lo mismo aplica para aquellos que se acogieron a los retiros incentivados.

Se nos prometió e inclusive inició un proceso de reestructura en el papel que nunca finalizó, quedando unilateralmente suspendida, se nos prometió también el desarrollo de un servicio de pasajeros de mayor dimensión que el actual y los resultados están a la vista.

Cansados de esperar nos arriesgamos y lanzamos la marcha al Consejo de Ministros de Nico Pérez, donde obtuvimos la apertura de una fase de diálogo con la intervención del presidente de la República, este mandató a

sus ministros y se comprometió a volver a reunirse al final de la ronda de negociación, bueno la fase ha llegado a su fin sin resultados alguno, producto del bloqueo realizado por el ministro Rossi. En ese punto solicitamos la intervención del PIT-CNT nuevamente y logramos que Fernando Pereira le transmitiera al presidente la necesidad de cerrar este ciclo, esperamos tener un resultado de esta instancia antes de realizar nuestra Asamblea General Nacional.

Empleamos en estos últimos dos años todas las herramientas a nuestro alcance para frenar el avance de la privatización, denunciarnos en el parlamento la mala administración de AFE, llevamos ante la justicia penal los casos más graves, denunciarnos al presidente de AFE por conjunción del interés público y privado, llevamos a la empresa a la DINATRA cuando no quiso recibirnos, denunciarnos las condiciones de trabajo ante la Inspección Nacional del Trabajo en varias ocasiones, encabezamos con nuestra consigna movilizaciones multitudinarias del PIT-CNT, fuimos mencionados en varias oratorias de los actos, logramos comunicados de apoyo de la mesa representativa y el secretariado ejecutivo, también llevamos nuestros reclamos a la Mesa Coordinadora de Entes y Servicios Descentralizado recibiendo su apoyo, pintamos muros, colgamos pasacalles, hicimos volantes, dimos la pelea en las redes sociales, desarrollamos una página web, mantuvimos una audición radial semanal, sacamos comunicados y tuvimos activa presencia en la prensa escrita, radio y televisión, recorrimos el país con giras y asambleas, nos entrevistamos con cuanto actor político quiso recibirnos y todo esto sin descuidar la diaria de los problemas cotidianos de nuestros compañeros.

Se podría decir que los ferroviarios hemos estado inmersos en una prolongada “guerra de guerrillas”, donde trancamos todo lo razonablemente posible el avance de SELF SA, sacrificando muchas veces nuestro ingreso económico, quedando compañeros excedentes, enfermándose otros producto de la inestabilidad que ha reinado en AFE, no nos ha salido gratis, tampoco al pueblo uruguayo ya que la inoperancia del directorio y sus prácticas desleales y testarudas han reducido el transporte de carga a un mínimo histórico y han pagado sobresueldos a los esquiroleros que rayan con lo absurdo, a la lista de pérdidas se puede

sumar la destrucción de las máquinas por la falta de conocimientos a nivel del taller privatizado y los descarrilos monumentales provocados por sobrecarga.

El pueblo ha perdido millones de pesos con la porfiada actitud del directorio, se han producido descarrilos históricos en una de las líneas más rentables (arroyo Frasquito, entrada de Sudriers), han ocurrido graves accidentes en el sector privado (electrocución de trabajadores de SELF en los talleres) y en el sector público cinco compañeros tuvieron un grave accidente en Cardal a causa del cual un compañero tiene riesgo de secuelas de por vida, informando el médico que por milímetros no quedó cuadripléjico (por culpa de la negligencia de CFU SA).

Hoy se han producido cambios a nivel de la dirección de la empresa con la llegada de un secretario general de un sector diferente que el de W.Rodriguez y F.Vals, el mismo ha manifestado contar con el apoyo político suficiente como para reiniciar y finalizar la reestructura de AFE. Resulta difícil creer luego de tantas mentiras y serán las acciones que emprenda el secretario E. Cabrera y como resuelva los temas planteados las que marcaran su su perfil en la realidad.

Luego de pasar casi 2 años de la administración de W.Rodriguez sin prácticamente ninguna conquista para los trabajadores, adoptamos la táctica de aceptar el dialogo bipartito e intentar avanzar en lo general e ir mechando los reclamos puntuales que nos hagan llegar los diferentes compañeros.

Podemos decir que el conflicto se encuentra en un punto de inflexión, donde el gobierno ha lanzado desesperadamente y de forma inconsulta, una resolución proponiendo el trabajo de la conducción en forma conjunta a cambio de dinero, es la zanahoria en papel, una zanahoria dirigida solamente a un sector, una zanahoria que busca fraccionar al sindicato. Un nuevo intento traicionero del directorio de poner trabajadores contra trabajadores y que resulta inaceptable ya que pretende la resolución de este largo conflicto con un enfoque sectorial y autoritario.

El grado de autoritarismo llega al punto de hacer acordar a la dictadura,

parece que el directorio se constituye en juez de nuestra moral, cuando a los únicos que le otorgamos derecho a eso es a nuestros compañeros de clase.

Intentaremos desarrollar a continuación los elementos que nos llevan a considerar que el gobierno está desesperado, para esto es necesario hacer un poco de memoria.

Recordemos que nuestra última propuesta era trabajar para SELF SA con tripulaciones de AFE bajo derecho público y que ellos fueran formado el personal de SELF SA, incorporándolos en la medida de que nuestros compañeros se fueran retirando, hasta ese punto habíamos llegado a rebajar nuestra posición. Pero caprichosamente nos dijeron que no, que solo querían trabajar con tripulaciones bajo derecho privado y adoptaron una sucia estrategia de sobornar a los compañeros de la conducción, ofreciendo sobresueldos, trabajo a los familiares, yendo casa por casa a presionar y solo lograron unos pocos carneros y un gran daño moral irreparable. Seleccionaron con el dedo a los compañeros que fueron declarados excedentes, dejando excedentes a quien no la había pedido y no dejando a los que así lo hicieron, hasta llegaron a reunirse con el sindicato amarillo (reunión de la que trascendió un grabación fidedigna) y negociar quien quedaba y quien se iba a las risas.

Hoy decimos que desesperadamente retroceden porque ofrecen algo que implica no ya la posición de todo o nada y aceptan el respeto al derecho público de un miembro de la tripulación, pero falta algo para que la propuesta pueda ser discutible, falta algo que englobe a todos los sectores, falta un compromiso serio de reestructura, algo que no nos fraccione. El paso atrás del gobierno no es una casualidad, es el resultado de la prolongada lucha de la Unión Ferroviaria contra la privatización, es producto de nuestra firmeza, firmeza que es vista desde el movimiento sindical con respeto.

Además de los elementos de presión producto de nuestra lucha, se suman hoy las presiones desarrolladas por el establecimiento de la nueva planta de UPM y la imprescindible infraestructura ferroviaria, no pudiendo el ministro Rossi continuar con su política de desgate y de hacer la plancha a

favor del transporte carretero, tiene necesariamente que resolver y ejecutar, lógicamente esto puede representar una oportunidad o convertirse en una amenaza para nuestros intereses.

El gobierno al retroceder en su planteo de trabajar solamente bajo derecho privado y plantear el trabajo conjunto, respetando el derecho laboral público de un miembro de la tripulación, abrió el camino para que podamos insistir en nuestra propuesta de solucionar el conflicto sin que se pierda ni por un minuto la calidad de trabajador público. Es cierto que no con una paraestatal, como ya habíamos planteado pero algo bastante parecido.

Debemos entender que el punto del trabajo en conjunto, no se trata de una cuestión de principios, sino de una táctica que adoptamos para frenar el avance de la privatización, lo que sí es una cuestión de principios es el respeto a las decisiones colectivas y el alcanzar soluciones para todos y no parches sectoriales y también el mantener bajo derecho público a todos los trabajadores actuales y futuros que ingresen a AFE.

Pero de qué nos sirve aceptar que se trabaje en conjunto a cambio de unos pocos pesos, peleándonos como perros por un hueso para realizar esos viajes y acceder a la compensación, si el resto de los trabajadores sigue sumergido y sin proyección de futuro, si AFE se reduce a un ente testimonial, si cuando nos extraigan el conocimiento nos desechan, sino logramos que el sector bajo derecho y gestión pública no sea algo condenado a la desaparición.

Debemos en este punto ser claros, nuestra propuesta consiste en aceptar el trabajo en conjunto solamente si se acepta por parte del gobierno una serie de condiciones que consideramos irrenunciables, repetimos nuevamente que no toleramos que ningún trabajador pierda su condición de público y cualquier negociación que se establezca deberá realizarse en ese marco.

La principal condición y que debe asumirse como una bandera que no podrá ser arriada, es que el gobierno por escrito acuerde un cronograma de reestructura, iniciando el restablecimiento de la carrera funcional para todos los trabajadores y no para unos pocos acomodados. La reestructura

es tan importante para nosotros, porque es el único camino de recuperación salarial posible para los trabajadores de AFE, que se encuentran en el nivel más bajo de ingresos dentro de los entes autónomos y servicios descentralizados, como lo demuestran estudios realizados por nuestro sindicato.

Tampoco estamos dispuestos a una reestructura dirigida al achique de la plantilla actual de AFE, ni menos aún que afecte el ingreso y los derechos adquiridos ni siquiera de un solo trabajador.

Porque queremos señales en el caso de avanzar en la negociación, exigimos el ingreso de los 45 suplentes del llamado de 2014 a manera de un gesto claro de mantenimiento de la plantilla.

Exigimos la no redistribución por el mecanismo de la excedencia de ningún trabajador, por lo menos hasta el plazo máximo que se puede comprometer el actual gobierno que es el fin del mismo.

Tampoco estamos dispuestos a aceptar trabajar en conjunto con los traidores que pasaron de AFE a SELF SA, es imposible convivir con estos individuos que tanto daño nos han hecho.

El objetivo de esta propuesta es el de aprovechar el paso atrás dado por el gobierno, que aunque pequeño, ha sido el único retroceso objetivo en sus planteos originales en todos estos años, pero aprovecharlo si se nos permite salir de este conflicto con la frente en alto y con perspectivas de futuro, sino es así está claro que la Unión Ferroviaria resistirá el atropello y no se dejará llevar a los ponchazos.

Insistimos en la importancia de participar en la Asamblea General Nacional a realizarse el 22 de noviembre, ya que en ese ámbito se resolverá el camino a seguir y como lo indicamos al comienzo del documento la situación que atravesamos convierte a esta reunión de todos los ferroviarios en una de las más importantes de los últimos años.

CONSEJO DIRECTIVO DE LA UNIÓN FERROVIARIA