

Tiene llegada

Jerarcas del PIT-CNT destacan en su balance del año la influencia que tuvo la central en el gobierno

TANTO EL presidente del PIT-CNT, Fernando Pereira, como su secretario general, Marcelo Abdala, coincidieron en su mensaje de fin de año en que uno de los aspectos más positivos de la gestión de la central en 2016 fue su capacidad para lograr cambios en las políticas de gobierno, principalmente en las relacionadas con el mercado del trabajo. Ambos realizaron sus respectivos balances del año en una serie de videos publicados en el portal web del PIT-CNT.

“La lucha paga. Hay sensibilidad del Poder Ejecutivo, que entendió parte de los argumentos del movimiento sindical y logró modificar los aspectos más negativos de la propuesta”, dijo Pereira en uno de los videos, refiriéndose a los sucesivos cambios que el gobierno introdujo en los lineamientos salariales para los Consejos de Salarios.

Por su parte, Abdala destacó la “importante capacidad de influencia” del movimiento sindical. “Estamos convencidos de que hemos cerrado un año en el que se demuestra nuestra capacidad de influencia, gravitación y propuesta”, sostuvo en el otro video que publicó el sitio.

Más allá de los dichos, lo cierto es que el PIT-CNT sí consiguió alterar progresivamente la pauta salarial que había elaborado el gobierno, hasta acabar parcialmente con su punto medular: que los correctivos por inflación fueran anuales. “Los lineamientos eran muy negativos: apostamos a la negociación y el diálogo, hicimos paros y movilizaciones denunciando situaciones que creíamos que iban a perjudicar a los trabajadores”, dijo Pereira. El sindicalista recordó cómo, tras reunirse con Vázquez en agosto, el presidente accedió a mantener los aumentos nominales estipulados en 2015 para 2016, habilitando au-



Fernando Pereira y Marcelo Abdala. • FOTO: FEDERICO GUTIÉRREZ (ARCHIVO, MARZO DE 2016)

mentos adicionales de entre 1% y 1,5% en los diferentes sectores de negociación. Gracias a esa reunión también se logró actualizar por inflación las franjas salariales más sumergidas, que iban a recibir aumentos diferenciales adicionales.

Pero para llegar a la mayor victoria de la central en esta área habría que esperar a noviembre, cuando el Poder Ejecutivo se decidió, finalmente, a desatar el nudo más tenso de los lineamientos y cambiar el ritmo de los correctivos por inflación, que hasta el momento venían siendo cada 18 meses. De allí en más, si las partes acordaban podía darse un correctivo anual, y eso “flexibilizó los lineamientos de tal forma que la mayor parte de los grupos generaron acuerdos”, aseguró Pereira.

Y la influencia del PIT-CNT en la pauta del Ejecutivo no se detu-

vo allí. El presidente de la central también destacó cómo se presionó para cambiar las modificaciones al Impuesto a la Renta de las Personas Físicas, cuya suba se iba a plasmar en salarios superiores a 32.000 pesos. “Se logró que el mínimo no imponible para aumentar los gravámenes fuera de 50.000 pesos y que mejoraran los deducibles”, sostuvo. Además, recordó que se logró alterar el gasto que se pretendía achicar en áreas “trascendentes” y, mediante la modificación de un artículo de la Rendición de Cuentas, se hizo posible “que no hubiera recortes presupuestales en la educación universitaria”, lo que produjo que se llegara a un acuerdo entre la Universidad de la República (Udelar) y la Agremiación Federal de Funcionarios de la Udelar. “El movimiento obrero logró

revertir alguna de las aristas más negativas” del paquete de medidas fiscales que se anunció a principios de año, complementó Abdala.

Pero el año que comienza en pocos días también trae sus anuncios, expectativas y reclamos, y el PIT-CNT no se olvida de la promesa electoral del Frente Amplio de llevar el gasto educativo hacia 6% del Producto Interno Bruto, ni tampoco de que el Presupuesto votado por el Parlamento en 2015 sólo previó gastos para los primeros dos años, lo que implicará que en la Rendición de Cuentas que se discutirá este año habrá mucho en juego. Por lo pronto, Pereira ya dejó en claro la necesidad de “dotar a la educación de los recursos necesarios para que sea potente”. “Sabemos que sólo con inversión económica no se va a adquirir todas las cuestiones que se

precisan para el sistema educativo, pero sabemos que sin la inversión económica va a ser imposible”. En ese contexto, reclamó un presupuesto adecuado para “construir niveles de educación que se adecuen al mundo del futuro y del trabajo del futuro que se viene”.

Además, Abdala aseguró que existe el “compromiso” de Vázquez de “estudiar formas de gravar al capital u otras alternativas que generen mayores ingresos, de modo que permitan no sólo evitar recortes a sectores estratégicos como la salud o la educación, sino además tener un Estado locomotora del desarrollo”.

Otro objetivo que el movimiento sindical tiene para 2017 es construir un “organismo que entienda en el tema del trabajo”, dijo Pereira. Esta propuesta, aseguró, ya les fue planteada a Vázquez y al ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro. La idea, expresó, sería “analizar inversiones nacionales y extranjeras, ver qué mano de obra se va a precisar y, en caso de no contar con personal calificado, coordinar con el Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional u otros organismos de la formación profesional”, para que cuando la inversión llegue a Uruguay, se “esté en las mejores condiciones de aprovechar al máximo la construcción de puestos de trabajo”.

Pero también el PIT-CNT quiere apretar el acelerador en la “profundización” del Sistema Nacional Integrado de Salud. Según Pereira, todavía hay problemas por el costo de órdenes y tiques, “las personas a veces no pueden atenderse en la salud, o postergan” sus tratamientos. Agregó que es necesario mejorar el tiempo de espera para la consulta con especialistas, que a veces “llega a ser de varios meses”. ■

■ CONFLICTO EN DISCO, DEVOTO Y GÉANT

ARQUEO DE CAJA

Los trabajadores sindicalizados de las cadenas de supermercados Disco, Devoto y Géant esperan que hoy la empresa -grupo Casino- dé "una señal" ante la Dirección Nacional de Trabajo con respecto a los reclamos que generaron el paro en la víspera de Navidad. El dirigente sindical Carlos Baiz dijo que ese fue el compromiso del director nacional de Trabajo interino, Jorge Mesa: "Nosotros levantábamos la medida y la empresa debería dar la señal sobre los puntos planteados".

Ayer, en diálogo con Radio Uruguay, Baiz mencionó los problemas que se generaron con la empresa al día siguiente de firmado el convenio colectivo del sector. "Corrimiento del horario, y la represión sindical que, obviamente, es un ajuste de cuentas por haber trabajado que realizaron las medidas de lucha para conquistar

un salario mejor. La imposición de que tenés que venir y realizar estos horarios es lo más complicado. Las empresas empiezan en estas fechas a cerrar a las once, las doce y hasta a la una de la mañana", explicó. Aclaró además que los trabajadores tienen un horario de 14.00 a 22.00, pero que se lo corrieron: "Te hacen entrar de 16.00 a 24.00 o de 17.00 a 1.00". El problema es que "en muchos lugares, 60% de los trabajadores son mujeres y 40% de ellas son madres solteras y jefas de hogar. Si todo el año tu horario termina a las 22.00, vos ya tenés la vida construida. Es muy difícil ir a la 1.00 a buscar a un niño a un lugar", expresó el dirigente.

Otra de las represalias que denunció el sindicato tiene que ver con el corrimiento de las fechas de las licencias de los trabajadores que adhirieron a las medidas de lucha durante la negociación colectiva. ■



Trabajadores del supermercado Disco se manifiestan frente a la Dirección Nacional de Trabajo. * FOTO: PABLO VIGNALI (ARCHIVO, OCTUBRE DE 2016)

PUERTO. RECONSTRUIR LA TRAZA ACTUAL O HACER UNA NUEVA IMPLICA INVERSIONES MILLONARIAS

IM propuso recorrido alternativo para el ingreso de carga de UPM

Trazado: desviación al norte de Progreso, La Paz, Las Piedras, rutas nº 5 y nº1 y La Teja hasta el puerto.

La Departamental del Frente Amplio de Montevideo espera que el Gobierno Nacional brinde información a la fuerza política sobre su posición respecto al trazado ferroviario para el traslado de la producción de la nueva planta de UPM.

La semana pasada, este órgano de conducción frenteamplista capitalino abordó con preocupación esta temática. Varios de los dirigentes frenteamplistas consideran que de mantenerse la actual traza ferroviaria, la llegada de la pasta de celulosa por ferrocarril hasta el puerto de Montevideo podría conllevar una serie de dificultades desde el punto de vista de la movilidad y el medioambiente en el departamento.

Los representantes del MPP en la Departamental del FA plantearon su preocupación y a partir de allí, este órgano comenzó a analizar el tema, según indicó su presidente, el diputado Carlos Varela.

Aclaró que la Departamental aún no adoptó ninguna posición sobre cual sería la mejor opción para el ingreso del ferrocarril con la carga de UPM a partir del año 2021.

"Aún nos falta información del Poder Ejecutivo que nos permita hacer una correcta evaluación", señaló.

Hubo representantes de la Intendencia de Montevideo y de otros dirigentes del FA, con experiencia en temas urbanísticos, como el exintendente Mariano Arana y el diputado Julio Battistoni, que dieron su opinión sobre cómo disminuir los efectos del ingreso de las frecuencias de trenes por la trama urbana de la ciudad.

El diputado Varela aclaró que



la fuerza política no cuestiona la instalación de la planta de UPM sino que pretende analizar cual sería el mejor trazado ferroviario para que esta carga ingrese al departamento de Montevideo. "Lo que tenemos que asegurar es que el ingreso de esta carga no genere un efecto importante en la ciudad", acotó el presidente de la Departamental.

Recordó que hubo una fecha acordada para que las autoridades del Poder Ejecutivo concurrieran a la Departamental para informar pero la misma no se concretó.

El exintendente y edil Mariano Arana es partidario que la carga de UPM llegue por tren a un futuro

puerto en Puntas de Sayago. Sin embargo, esta opción no sería tenida en cuenta por el Gobierno Nacional por el alto costo y el tiempo que implicarían la concreción de estas obras. La Intendencia de Montevideo en primera instancia era partidaria de esta opción pero teniendo en cuenta estos factores, le presentó al Poder Ejecutivo una alternativa representada en un cambio del trazado ferroviario.

La llegada de la carga de UPM al puerto de Montevideo implicará necesariamente la realización de inversiones, ya sea restaurando el actual trazado o comenzando de cero.

Según dijo Varela, si se hace

con el actual trazado, el ferrocarril con la carga de UPM atravesará el departamento, incrementándose el número de frecuencias de viajes lo que provocará el cierre de 21 calles en forma definitiva.

Alternativa

El Jefe de Gabinete de la Intendencia de Montevideo, Ramón Méndez afirmó a LA REPUBLICA que la I.M. le hizo al Gobierno Nacional una propuesta concreta para corregir la traza ferroviaria. El planteo es hacer una desviación al norte de Progreso, tomando por La Paz y Las Piedras, paralelo a la ruta nº 5, y luego tomaría hacia el este, rumbo a la ruta

► EL DATO

40 viajes diarios

Se estima que en 2021 serían unos 40 viajes de tren de carga de UPM que atravesasen la ciudad de Montevideo.

nº1, para llegar a la zona de La Teja hasta el puerto capitalino.

Según Méndez, reconstruir la traza actual sería más costosa que hacer la opción alternativa, ya que además de adecuar las vías para el traslado de carga a una mayor velocidad y más peso, se deben de construir varios pasos a desnivel, tanto por arriba como por abajo, y una vía doble.

UPM empezaría a producir no antes del año 2021, ya que la construcción de la planta en sí, comenzará en el 2019. En función de ese tiempo es que el Gobierno Nacional, en conjunto con la Intendencia de Montevideo tiene que acordar una propuesta concreta.

Existe un grupo interinstitucional que trabaja en el tema, integrado por el Ministerio de Transporte, AFE y la Intendencia de Montevideo.

El proyecto de traslado de la carga desde el centro del país a Montevideo incluye ocho viajes diarios del ferrocarril llevando la pasta de celulosa al puerto y regresando esas ocho frecuencias cargadas con productos químicos.

A esto hay que sumarse los trenes de pasajeros y la realización de otros viajes con cargas por parte de otros privados.

Automotriz china criticó uso “excesivo” del paro

LIFAN. Las autoridades en Uruguay de la automotriz china Lifan cuestionaron el uso “excesivo” de los paros por parte del sindicato de la Untmra en la planta de San José, que hace más de un año está paralizada por la caída del mercado brasileño. También afirmaron que los inversores consideran que no han podido tener el manejo y gerenciamiento de la empresa “ya que el poder de la organización de trabajadores para interrumpir la producción siempre ha estado por encima de los derechos de la empresa”.

Durante una comparecencia en la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados, el vicepresidente de la compañía, Pablo Revetria, sostuvo que aunque la empresa hacía los esfuerzos para mejorar y atender lo que pedían en las reuniones bipartitas, siempre se utilizaba el paro o la amenaza de paro como primera herramienta.

Por su parte el presidente saliente, Kevin Liu Jin, sostuvo que “nunca sintió una actitud positiva y de entendimiento” para que pudieran ejecutarse las tareas de producción y gestión de la fábrica de la forma en que la empresa necesitaba y entendía que se lograrían los resultados. Además, sostuvo que “siempre ha sentido que se estaba en contra de las de-

cisiones y acciones que la empresa quería tomar”.

Revetria añadió que la organización de trabajadores “muchas veces” defiende a empleados que no cumplen con sus obligaciones y su descripción de tareas. “Lo hacen por el solo hecho de que ese trabajador está afiliado al sindicato”, apuntó. A modo de ejemplo, indicó que más de la mitad de las veces que la empresa aplicó el reglamento o impuso sanciones disciplinarias se vio obligada a levantarlas para que se suspendieran los paros y se pudiera volver a producir con normalidad.

Con vistas a poder retomar la producción en el correr de 2017, la ensambladora de vehículos comenzó con su plan de reestructura. Aunque todavía no hay una fecha precisa de reapertura, sí está claro que el volumen de producción será mucho menor al que se tenía. Eso implica tener que reducir la mano de obra respecto a sus comienzos en 2013. En ese sentido, la firma resolvió a comienzo de mes despedir a 150 empleados que se encontraban en seguro de paro desde inicios de año, y extender el subsidio por desempleo a otros 80 por un plazo de tres meses, mientras se espera la autorización desde China para reiniciar la producción. ●