

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Mentiras-y-Verdades-del-conflicto-ferroviario-y-de-un-Estado-argentino-ausente>

Mentiras y Verdades del conflicto ferroviario y de un Estado argentino ausente

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : mercredi 12 mars 2003

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Salarios ferroviarios : no son los peores del país.

Lo que ocurre hoy en el abanico de gremios ferroviarios resulta complejo pero ¿pueden conceder incrementos las patronales cuando sus tarifas se encuentran congeladas, habiendo absorbido los incrementos de combustibles y de electricidad ? A la vez, es innegable que la canasta familiar ha aumentado desde la salida de la convertibilidad.

1. El conflicto ferroviario ocurre el mismo día en que las centrales obreras y patronales deben concurrir al Ministerio de Trabajo, que procura reinstalar el Consejo para el Salario Mínimo, Vital y Móvil, que desde hace una década no sesiona. A su vez, esta táctica de la ministro Graciela Camaño apunta a anticiparse a inevitables reclamos salariales ya que el costo efectivo de la canasta familiar aumentó un 77% desde la devaluación de enero de 2002, según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Durante la semana pasada comenzó a proyectarse un amplio conflicto de los gremios docentes, quienes inclusive ayer intentaron, sin éxito, reinstalar su Carpa Blanca, tal como ocurrió durante el 2do. semestre de 1999.

2. Sin embargo, Camaño tendrá un problema que es la incapacidad del Estado de atender los reclamos de sus trabajadores públicos, por las rigideces de las cuentas fiscales ; ¿qué ocurriría con un proceso de ajuste salarial para el sector privado, no acompañado por alguna forma de compensación del sector estatal ?

3. Hay una pregunta inevitable en estas circunstancias : ¿La prioridad es el ajuste salarial o la generación de demanda laboral ? En verdad, el problema del empleo comenzó a resultar muy grave cuando Carlos Menem se encontraba en el gobierno. Los archivos de la época indican que cuando concluía la campaña buscando su reelección presidencial, Menem prometió como prioridad para su 2do. mandato "resolver el problema del empleo", algo que olvidó apenas ganó porque se dedicó a buscar su re-reelección, para lo cual mantuvo artificialmente la paridad 1 a 1, financiándola con endeudamiento externo. Más tarde, Fernando De la Rúa demostró un desconocimiento profundo de la problemática que debía abordar al elegir trabajar sobre las cargas impositivas empresarias en vez de negociar mecanismos que crearan nuevas fuentes de empleo. El derrumbe de De la Rúa fue seguido por la ruptura de la Convertibilidad de Eduardo Duhalde, que complicó más aún la estructura del empleo argentino. Una iniciativa del ministro de la Producción, Anibal Fernández, para declarar un estado de emergencia que permitiera la contratación de nueva mano de obra con cargas patronales mínimas, no prosperó.

4. El Estado Nacional tiene responsabilidad en la situación porque permitió que el sector con mayor capacidad de recomposición en sus ingresos resulte el de los piqueteros. Ellos lograron multiplicar el alcance del Plan Jefas y Jefes de Hogar y sus sucedáneos desde la gestión de De la Rúa, y con Duhalde mucho más. Los subsidios más la distribución de mercaderías más otros mecanismos asistenciales resultan necesarios para atender la coyuntura, pero el Estado Nacional los está encarando como mecanismos de largo alcance, a la vez que acepta discutir duplicar el monto de la asistencia mensual individual, de \$ 150 a \$ 300, lo que supondría un incremento salarial del 100%, a cuenta de la Tesorería Nacional, o sea de los efectivamente empleados, que no tienen una capacidad de recomposición semejante. Pésimo.

5. El propio Estado Nacional alimentó el conflicto ferroviario porque introdujo el concepto de que los concesionarios se quedan con el dinero del subsidio que paga a través de la Secretaría de Transportes de la Nación. La situación es perversa porque si el subsidio no es efectivamente aplicado al objetivo enunciado, debe cortarse ; pero es inadmisibles la permanencia de la sospecha y del pago del subsidio ; entonces, los gremios han planteado su plan de lucha en base a que sus patrones se quedan con dinero indebido.

6. El Estado Nacional y los concesionarios, sumergidos en su debate sobre pago o no de subsidios, calidad del servicio, ventanas rotas y personal de seguridad en las formaciones -todos temas importantes- olvidaron profundizar

en los argumentos que ahora irrumpen en escena, con el conflicto salarial : nivel de tarifa, costos de los insumos, carga impositiva efectiva.

7. Una actualización del cuadro tarifario eléctrico, al igual que la tendencia creciente, en el corto plazo, del precio internacional de los combustibles, son temas muy delicados para los concesionarios ferroviarios, no contemplados en el debate.

8. Los salarios ferroviarios no son los peores del país, cualquier comparación demuestra que en su rubro, que no es mano de obra calificada, las planillas salariales se encuentran por encima de docentes, personal de seguridad y otros gremios, en un contexto general de depreciación. Pero obliga a otro estudio porque durante la sobrevaluación artificial de los días de Menem, un trabajador no calificado ganaba en un país de baja productividad como la Argentina, el equivalente a más de US\$ 1.000, lo que era ridículo pero... esto nunca se debatió porque la oposición se limitaba a judicializar la política y Menem a soñar con la estupidez de su imposible re-reelección.

9. Llama la atención la facilidad con que un servicio público puede ser interrumpido en la Argentina. Es dramático porque incrementa la inseguridad pública. Los sindicatos que se desempeñan en servicios públicos deben asumir su rol como agentes de esos servicios públicos, o de lo contrario es necesario aplicárseles regulaciones o desregulaciones, según convengan a la sociedad. Es una tontería que el monopolio de la calificación de una persona como apta para conducir una formación eléctrica quede en manos del propio sindicato de maquinistas (La Fraternidad) porque esto es negativo para el conjunto de la sociedad. Es irresponsable, de parte del Estado Nacional, que hoy no se haya militarizado la conducción de las formaciones, asegurando el transporte de las personas, que son el fin último del servicio.

10. Los concesionarios ferroviarios tienen un déficit considerable en la falta de discusión de una política de Estado para el transporte. Deberían haber aprovechado el debate público para iniciar negociaciones públicas, hasta con audiencias públicas, con los candidatos presidenciales, para definir acciones futuras y así, además, disminuir la incertidumbre que rodea a su desenvolvimiento en los próximos años.

Post-scriptum :

Urgente24.info, 12 de marzo 2003