

Argentina: La Corte Suprema contra los derechos sindicales

MARIO HERNÁNDEZ :: 25/03/2018

Anulan la personería jurídica de los trabajadores del Subte [Metro]

El titular de los "metrodelegados", Roberto Pianelli, dijo que el fallo de la Corte que confirmó la nulidad de la personería gremial de su organización, "es escandaloso; es un fallo claramente político y contra la libertad sindical". Agregó que "viola la libertad sindical, la entierra, no es una casualidad; fue sacado por la mayoría de la Corte un día después que paramos en defensa de la salud de nuestros compañeros", en referencia a la denuncia sobre la existencia de amianto (o asbesto) en uno de los modelos de tren, lo que fue desmentido por Subterráneos de Buenos Aires (Sbase).

Sostuvo que "una justicia adicta al gobierno saca resoluciones de este tipo" y señaló que se beneficia a la UTA, que "no se quiso presentar a cotejar con nosotros, boicoteó el expediente y lo sigue boicoteando y le dan de por vida la garantía de que no le van a tocar la personería". Además recordó que la UTA firmó "una paritaria como la que quería el gobierno; es el único gremio del gobierno que se sienta junto al ministro a anunciar los aumentos de tarifas que van a golpear a sus trabajadores y a los de otras actividades". Pianelli aseguró que a pesar del fallo adverso van a seguir "haciendo lo que hicimos siempre: estamos comprometidos con nuestros compañeros, con la defensa de los intereses de los usuarios para tener el mejor transporte, el más seguro de todos, y tenemos derechos para hacerlo", concluyó.

Recordemos que la Cámara del Trabajo falló en contra de otorgar la personería gremial a la AGTSyP. El trámite de personería gremial es una instancia que prevé constatar qué sindicato tiene mayor afiliación, para eso se citó a la AGTSyP y a la UTA. Este último no se presentó. Sin embargo para la Cámara no mereció sanción alguna. Finalmente, la Corte Suprema de Justicia resolvió no tratar el recurso extraordinario que presentó la AGTSyP contra la sentencia de la Cámara del Trabajo.

En un comunicado, la AGTSyP señala que agotada la instancia judicial, llevará su reclamo ante la CIDH y la OIT. No obstante aclara que sigue siendo el sindicato más representativo de los trabajadores del Subte y Premetro, con la mayor afiliación y que conforme a las normas constitucionales y la doctrina de la OIT, reconocida por la Corte Suprema, tiene los derechos de representar los intereses colectivos de los trabajadores subterráneos.

Un fallo que beneficia a la UTA

Roberto Fernández desde 1984 no agarra el volante de un colectivo. Desde entonces ha ocupado distintos cargos en la Unión Tranviarios Automotor (UTA), hasta convertirse en septiembre de 2006 en secretario general del gremio. Cansados de los pactos de Fernández con Roggio, el millonario dueño de Metrovías, y los gobiernos de turno, en 2008 los trabajadores del subte realizaron un plebiscito que determinó que la inmensa mayoría quería un nuevo sindicato. Primero tuvieron la inscripción simple, y en 2015 lograron la personería.

Fernández redoblaría entonces su intento de robarle a la AGTSyP la representatividad que le habían dado sus compañeros. Para eso, además del lobby ante el Ministerio de Trabajo y

la Corte Suprema, la UTA no paró de hacerle favores al gobierno y los empresarios. En 2013, dos días antes del traspaso del subte de la Nación al intendente Macri, la UTA firmó con Metrovías un acuerdo para la "adecuación de las condiciones laborales necesarias para mejorar el servicio" incluyendo una cláusula de paz social y numerosas medidas "a fin de aumentar eficiencia y productividad". Era una devolución de favores a Macri, que había adelantado un mes antes que sólo reconocería a la UTA como el gremio con injerencia en el Subte: "los metrodelegados se arrojan una representatividad que no les corresponde", afirmó.

Roberto Fernández nunca se olvida de sus amigos. Como cuando ofreció aquella postal inédita en la historia argentina: un sindicalista anunciando un tarifazo en el transporte. Fue el 31/3/2016, cuando participó del anuncio del aumento de tarifas junto al Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich. El 18 de diciembre de 2017, se conoció el comunicado que señalaba que "la Unión Tranviaria Automotor no adhiere al paro del 19 de diciembre", cuando miles manifestaban en las calles contra la reforma previsional. Por último, fue la firma de la paritaria del gremio por el 15%, en tres cuotas y sin cláusula gatillo, como propone el gobierno. Un día después llegaría el fallo de la Suprema Corte.

El paro del 13

El pasado 13 de marzo, los trabajadores del subte anunciaron un paro en todas las líneas desde las 20:00 y hasta el fin del servicio, en reclamo de medidas de seguridad ante la presencia de material cancerígeno en las formaciones usadas de la Línea B, que fueron compradas a España. "El plenario de delegados de AGTSyP del Subte resolvió un paro desde las 20 hasta el cierre exigiendo que se elimine toda pieza con asbesto de las formaciones que lo contienen. Se trata de un material prohibido, cancerígeno, detectado en el metro de España, en los mismos trenes que el gobierno de Macri compró allí como material de rezago", informaron los metrodelegados.

Los trabajadores del subte pidieron que "todo el material rodante sospechado" sea revisado y reformado para eliminar el asbesto antes de ponerlo nuevamente en circulación. También reclamaron la implementación de protocolos de seguridad eléctrica, cuyo incumplimiento costó la vida de cinco trabajadores. "No se puede confiar en una patronal que adolece de negligencia criminal sistemática en materia de la seguridad de trabajadores y usuarios", opinaron.

El caso del Metro de Madrid

En una reciente publicación de rebelión.org, "A propósito del metro de Madrid. Con la exposición al amianto no hay dosis mínima segura" podemos leer que:

"La peligrosidad del amianto no es solo por su reconocido carácter cancerígeno y por suponer más de la mitad de todos los tumores ocupacionales, sino porque cualquier dosis, de cualquier tipo de fibras, puede causar un mesotelioma a los 40 años de esa fatídica exposición. Esta propiedad del mineral la hace alarmante, por eso las administraciones, empresas e interesados claman contra las "alarmas sociales" y de forma continua tratan de calmar al personal. Advierten que: "si no se maneja ni perturba, no hay fibras al ambiente y no hay peligro" (sic).

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) publicó en 2002, "Lecciones tardías de alertas tempranas: el principio de cautela, 1896-2000". Allí se puede leer, en su página 4,

que la primera alerta temprana clara y verosímil acerca de los daños a la salud que podría causar el amianto se produjo nada menos que en 1898. Solo cien años después se empezó a prohibir el amianto en algunos países. En cuanto a formas, tamaños de los distintos minerales y de los distintos tipos de fibra (crocidolita, amosita, crisotilo, etc.), las afirmaciones de un relevante miembro de la International Agency for Research on Cancer (IARC), nos quitan todas las dudas. Sostiene que:

"Todavía hay controversias sobre hasta qué punto hay diferencias en la potencia de las diferentes formas de amianto (por ejemplo, el crisotilo opuesto a los anfíbolos) y los diferentes tamaños (fibras largas y cortas). Sin embargo, estos asuntos no alteran la conclusión fundamental de que la evidencia epidemiológica indica que **TODAS LAS FORMAS Y TAMAÑOS DE FIBRAS DE AMIANTO COMERCIAL SON CANCERÍGENAS PARA LOS SERES HUMANOS**". (Kurt Straif. "Update of the scientific evidence on asbestos and cancer" IARC. Asturias, 17 March 2011).

El gerente del metro de Madrid, se defiende diciendo que: la sola presencia no supone un "riesgo para nadie", sino "solo" cuando una manipulación provoca su "inhalación". A continuación, se despacha diciendo que retirar el amianto de las estaciones costaría bastante más que la de los trenes (unos 100 millones de euros); se deduce pues que los lugares de los usuarios están ahitos de amianto, hasta al menos en más de 30 estaciones. Estas estaciones subterráneas son de difícil evacuación de fibras sólidas, por pequeñas que sean. Más bien permanecen revoloteando en el recinto sin descanso pues son indestructibles. Muchos usuarios han tenido a su disposición millones, quizás billones, de dosis mínimas. Si se pudiese hacer un seguimiento de las ingentes exposiciones al mineral, no cabe duda de que saldrían a relucir (de antes y en el futuro), cantidades de enfermos por el amianto en usuarios del metro.

Como se está viendo, a medida que pasa el tiempo y los responsables están cada vez más atrapados en sus mentiras, primero aparece en los vagones y máquinas, después en las cocheras, más tarde en las escaleras mecánicas, al fin en los techos y bóvedas de estaciones. Desde 1977 la IARC ya dice oficialmente que todo tipo de amianto es cancerígeno seguro para los humanos (de tipo 1), y que no hay dosis mínima segura. En Turín tuvo lugar la causa criminal contra los dos magnates del amianto en el mundo, Stephan Schmidheiny y el barón De Cartier, por una demanda de 3.000 muertos y afectados por sus fábricas en Casale Monferrato, en el norte de Italia. La fábrica cerró en 1986, el amianto se prohibió en Italia en 1993, y el hecho de estar permitido en la época que la fábrica estaba abierta no libró a los encausados de un juicio penal, que en primera y segunda instancia fue condenatorio (16 y 18 años, respectivamente).

Queda pendiente el asunto de los expuestos, y más tarde posibles afectados, por enfermedades graves y menos graves. Hay que tener en cuenta los períodos de latencia que median entre la exposición y la incidencia de las enfermedades del amianto, que están, por término medio, entre 20 años para la asbestosis y el cáncer de pulmón y de 40 años para el mesotelioma. Los pocos casos conocidos actuales se deben a exposiciones pasadas. Quedan muchos futuros enfermos que atender y muchos otros que indemnizar. Si tomamos los datos de la tesis reciente (2015) de la Dra. Carmen Diego, relativa a las enfermedades causadas en los astilleros de El Ferrol, de un total de 681 trabajadores investigados, el 71% padecen o han padecido algún tipo de enfermedad derivada de su exposición al amianto, de ellos más del 7% (50) son casos graves.

El subte B, en riesgo para pasajeros y trabajadores

Ya fueron retiradas 3 formaciones por contener asbesto y otras 10 se encuentran bajo revisión. Son 18 coches CAF 5000 que tienen asbesto en un componente eléctrico. Estos vagones circulaban desde 2013 cuando se compraron 36. Pero se sospecha que los CAF 6000 también podrían contenerlo ya que en España el material fue encontrado en uno de los coches. Sbase compró 84 coches CAF 6000, de los cuales circulan 60 que conforman 10 trenes.

Claudio Dellecarbonara, miembro del Secretariado Ejecutivo de la AGTSyP, señaló: "Los CAF 5000 eran chatarra y los 6000 no se usaban en España. No se fabrican más repuestos para esos coches". Agrega Dellecarbonara: "Desde 2003 hay un decreto que permite que las empresas no cumplan con el plan de mantenimiento que ordenan los manuales de los trenes. Cada 350.000 kilómetros hay que sacarlos de circulación, desarmarlos y reemplazar las piezas gastadas. Pero eso no se está haciendo". Desde Sbase afirman que se realizan cada 600.000 kilómetros.

El asbesto fue prohibido por el Ministerio de Salud nacional en 2003. Pero como se lo utilizó durante décadas como aislante, sigue presente en muchos lugares. En el caso de la Línea B, según Sbase, está en componentes eléctricos que no están en contacto con los pasajeros. Hace 10 años, una investigación del INTI lo detectó en el 15 % de las muestras tomadas en 30 edificios de la Capital Federal y Conurbano.

SBASE anunció la creación de una comisión conformada por representantes de la empresa estatal, Metrovías, los gremios, la Agencia de Protección Ambiental, la Subsecretaría de Trabajo y el Ministerio de Salud para descartar que los CAF 6000 tengan asbesto entre sus componentes.

En la última sesión de la Legislatura Porteña el diputado del Frente de Izquierda Gabriel Solano reclamó que la Legislatura sea parte de la revisión de los vagones que realizará la Subsecretaría de Trabajo. Esta comisión deberá hacer una inspección exhaustiva, en las partes fijas y móviles, y sacar un censo del amianto, incluido el que posiblemente esté ya libre, en el aire o en los suelos. Hacer un plan de desamiantado integral, con fecha de terminación y presupuesto. Montar una querrela criminal contra el Metro de Madrid ya que el delito es un atentado doloso y continuado contra la salud pública y de los trabajadores. Pero no lo menos importante, es el atender especialmente a los trabajadores y usuarios expuestos.

De allí que la huelga del pasado 13 de marzo fue acertada a pesar de la complicación a miles de personas ya que sacó a la luz este verdadero crimen social al que son expuestos diariamente los trabajadores y usuarios. Una situación que la empresa y el gobierno porteño mantuvieron oculta.

La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/argentina-la-corte-suprema-contr