CARRIL

10 Pts.

CONFEDERACION SINDICAL COMISIONES OBRERAS

ORGANO DE LA FEDERACION SINDICAL FERROVIARIA DE COMISIONES OBRERAS – JULIO AGOSTO 1977

ASI NO SE HACE UNIDAD

UGT ROMPE LA UNIDAD

Seguimos considerando una táctica erronea la adoptada por los órganos responsables de la U.G.T. en Renfe. Como advertía nuestro colaborador Barrera en CARRIL de Mayo, ese modo de actuar llevaría, irremediablemente, a un serio enfrentamiento de esta central ferroviaria con la mayoría de los trabajadores que consideran al Pleno General de Representantes Ferroviarios como un auténtico logro frente a la empresa; como la materialización de los profundos sentimientos de unidad que laten en todos los ferroviarios porque saben que sin ella seremos fácilmente vencidos en cuantas acciones nos propongamos, quedando reducida nuestra potencia negociadora prácticamente a cero.

El P.G. de R.F. no es un fruto plenamente maduro porque nació impuesto por los ferroviarios en lucha, en una situación de inestabilidad política y económica que afectaba a todo el Estado, en una situación de tránsito a la democracia que ha producido el desmoronamiento del aparato sindical de la dictadura, imponiendo un nuevo tipo de estrategia sindical por la presión masiva de los trabajadores. El Pleno es un fruto inmaduro con muchos defectos a superar, porque los Representantes que lo forman y los trabajadores que lo apoyan también necesitan de ese "rodaje" democrático en su actuación sindical, dejando atrás el viejo lastre de la clandestinidad y adoptando métodos de actuación conforme a una dinámica realista y positiva. Pero ese profundo sentimiento unitario por el que se creó y ese escrupuloso sentido de la representatividad que se concreta en EL PLENO DE REPRESENTANTES ES LA ASAMBLEA DE BASE, proclamado en carteles y pegatinas por toda la geografía ferroviaria, expresa inequívocamente, que entre el P.G. de R.F. y las asambleas de dependencia no existe ningún espacio vacío ni distanciamiento alguno, que son partes de un todo unitario y democrático, y que las decisiones de las asambleas ferroviarias en todo el estado, imponen, mayoritariamente, las orientaciones y resoluciones del Pleno.

Si de las gestiones del Pleno no se han obtenido resultados sensacionalistas por los mil y un inconvenientes surgidos de la propia situación de profunda crisis económica y política, que han creado unas condiciones adversas al límite para la negociación y las posturas intrasigentes de la empresa, que tratamos de romper con la participación activa de todos los ferroviarios en próximas acciones generalizadas, no es ello razón suficiente para llegar a calificarlo de la forma como lo hace la dirección de UGT

La postura de considerar la negociación como coto vedado de las centrales sindicales marginando a cientos de miles de trabajadores no incorporados a ellas es un error tantas veces cometido por el sindicalismo histórico, que causa extrañeza pueda ser mantenido obsesivamente por UGT, que intenta alcanzar un grado de incidencia sindical sobre la base de imponer un método discriminatorio que orille a miles de trabajadores, potenciando la pluralidad sindical tan perjudicial para las luchas obreras hacia la emancipación de clase.

Como los ataques cargados de inexactitudes y malos propósitos se han planteado de forma generalizada, hay expresiones tan dignas de ser conocidas por los ferroviarios, que nos atrevemos a reproducirlas como demostración de la capacidad "dirigente" y "combativa" de estos compañeros. En nombre del Sindicato Ferroviario de la UGT, el Comité Local de Ponferrada con fecha 8-7-77 hace un llamamiento a afiliados y simpatizantes sobre el "grave peligro que puede significar el mantener por más tiempo

DERECHOS DE LAS FERROVIARIAS

Además de la problemática general que afecta a los trabajadores ferroviarios, las mujeres de RENFE tenemos problemas específicos como los siguientes:

1) **PENSIONES** — Las viudas de ferroviarios tienen derecho a percibir la pensión que les corresponde, según la categoría del marido fallecido.

Los viudos de ferroviaria no tienen ese derecho y nosotras nos preguntamos cuál puede ser el motivo ¿Acaso nuestra cotización a la Seguridad Social no es la misma que la de nuestros compañeros?

2) **COLEGIO DE HUERFANOS** — Cuando los hijos de un ferroviario quedan huérfanos, la viuda tiene derecho de enviarlos a alguno de los Colegios de Huérfanos que RENFE tiene en diferentes partes del país. Pero en caso contrario, es decir, si la que muere es una trabajadora de RENFE, el viudo no puede hacer uso de este derecho. Y si se le concede algún tipo de privilegio, es a modo de favor. Entonces nos preguntamos,

ASI NO SE HACE UNIDAD

vuestro apoyo a los llamados REPRESENTANTES EN PLENO NACIONAL". Más adelante y después de preconizar la "desintegración orgánica" del Pleno, plantea como táctica reivindicativa a seguir por los ferroviarios: "2°.— Mantener, por el momento, una actitud pasiva, aceptando las miserias que, como siempre, quiera concedernos la empresa, sin perjuicio de agilizar nuestra integración, estructura y funcionamiento efectivos, dentro de la central sindical UGT a la que pertenecemos, para, llegado el momento, poder defender nuestras justas reivindicaciones en un plano de igualdad con el capital... a través de hombres valientes, competentes, honestos y no VENALES..." (VENALES que se venden y traicionan).

CC.OO. considera que se impone un análisis sereno y serio de la actitud de UGT que en esta ocasión orienta sus baterías hacia Comisiones Obreras ferroviarias por aquello del "divide y vencerás", como en anteriores ocasiones las enfiló hacia la USO con pretensiones absorcionistas. Por que es un problema que afecta a todos los trabajadores, debemos tratarlo entre todos en nuestras asambleas de base, siempre con espíritu crítico de lograr superar actitudes con las que, suponemos, no estarán de acuerdo muchos compañeros ugetistas, y, sobre todo, miles de ferroviarios.

Queremos referirnos tan solo de pasada ya que forma parte del mismo plan confusionista de UGT, la nota de la Secretaría de Prensa del Sindicato Nacional Ferroviario de UGT en la que denuncia al Pleno que "nació para negociar el Convenio y que cumplió malamente sus funciones "dado que Comisiones Obreras forzó una negociación vergonzante" Los hechos pasados son lo suficientemente elocuentes que dicen por sí mismos la carga de inexactitudes y mala intención con objetivos francamente antiunitarios de UGT. El Secretariado permanente del Sindicato Ferroviario de Comisiones Obreras ha publicado un comunicado de Prensa que quizás no sea publicado por aquello de "siguen los mismos". CARRIL lo pública textualmente para conocimiento de todos los ferroviarios. Pero queremos glosar algunos párrafos de los comunicados de USO y CC.OO. de Valencia, publicados en el diario LEVANTE del 12-7-77. Ponen de manifiesto ambas centrales, la "pureza eleccionaria de los trabajadores de RENFE" quienes en su día, al margen del Sindicato vertical, señalaron a sus directos representantes. En el de la Unión Sindical Obrera se señala que" estos representantes son los cimientos del comité unitario de empresa que tanto cacarean las centrales sindicales". Se dice bien claro, refutando las insidiosas acusaciones de UGT. tendentes a privar al Pleno del apoyo económico votado por los ferroviarios en asambleas de base, que " las colectas períodicas a que se refiere UGT van destinadas, exclusivamente, a sufragar los gastos de los representantes en sus desplazamientos para asistir a los plenos y los gastos de publidad", añadiendo nosotros, que esta finalidad la conocen sobradamente los hombres de UGT. que estuvieron en los Plenos hasta el mes de Junio.

Finalmente, la USO de Valencia comenta en su comunicado: "Si el Pleno Nacional Ferroviario, considera el convocar acciones para conseguir de la empres la negociación sin demora, de los puntos que quedan pendientes en el convenio y que afectan a todos los ferroviarios, ¿que harán los hombres de UGT?. ¿Estar al margen? ¿Es que no saben ellos que todos somos necesarios en la lucha obrera?. Dice el diario valenciano que CC.OO. coinciden con la USO en su comunicado.

Las respuestas a los interrogantes anteriores no creemos estén contenidas en los planteamientos del apartado 2° del comunicado de la UGT ferroviaria de Ponferrada y que reproducimos en este editorial, de lo contrario, vamos a aprender nuevos aspectos del esquirolaje sindical conocido en otras latitudes.

DERECHOS DE LAS FERROVIARIAS

¿porqué se nos descuenta la cuota para el Colegio de Huérfanos a todos por igual?

3) **BILLETES, KILOMETRICOS.**— Una de las peticiones que se hace a la empresa, de las incluidas en el punto 9 de nuestro Convenio, es la de que las viudas y huérfanos de ferroviarios tengan los mismos derechos en cuanto a billetes y kilométricos que cuando el trabajador estaba en activo. Pero no se menciona a los viudos.

4) **GUARDERIAS.**— Hay muchas mujeres ferroviarias que se encuentran con el problema de atender a sus hijos sin que ello implique renunciar a su legítimo derecho al trabajo. Para poder hacer compatibles ambas cosas, es necesario que contemos con guarderias que ofrezcan la garantía de una buena atención para nuestros hijos.

5) **CONCIERTOS CON LA U.I.C.**— Los ferroviarios tienen derecho, para sus cónyuges e hijos, al 50 por 100 de reducción en los viajes al extranjero; privilegio que, no se sabe por qué, no tenemos las mujeres de RENFE.

6) **DISCRIMINACIONES EXTRARREGLAMENTARIAS.** Además de las ya expuestas, todas sabemos que a niveles prácticos (aunque no se deberian dar de hecho), existen una serie de discriminaciones en contra de la mujer como son:

— Darnos trabajos rutinarios, reservando los más creativos o de responsabilidad para nuestros compañeros.

— Cerrarnos la posibilidad de promoción o ascenso, argumentando para ello cuestiones como nuestra "debilidad biológica" la maternidad o considerar que un hombre puede desempeñar mejor un puesto de responsabilidad.

— No tener acceso a ciertos puestos de trabajo por considerar que son eminentemente masculinos.

— Asignarnos puestos de trabajo donde aparentemente se persigue más una "presencia física agradable", que una capacidad real para desempeñarlo.

El sindicato de Comisiones Obreras hace suya la problemática de la mujer trabajadora, tanto a nivel general (recogida en sus Estatutos) como a nivel de ramas o empresas concretas.

En el caso de RENFE, se han llevado las reivindicaciones expuestas al Pleno de Representantes para, por medio de él, negociar con la empresa todos los puntos que nos afectan a las mujeres.

En lo se refiere al punto 5): conciertos con la U.I.C., el pasado mes de Mayo se celebró en Italia el 2o Congreso de la FIST-CGIL, al cual asistieron 3 representantes del Sindicato Ferroviario de Comisiones Obreras.

Entre los puntos que se trataron con los asistentes de otras administraciones, se tocó el de que las mujeres ferroviarias de los demás países hicieran a sus respectivas direcciones la misma petición que hemos realizado nosotras, respecto a la tarjeta de legitimación para nuestros cónyuges e hijos.

Se volvió a insistir sobre el particular en una reciente visita a los compañeros de la C.G T francesa y el resultado obtenido es que en breve plazo la U.I.C. accederá a conceder este derecho a las ferroviarias. Es cuestión solamente de ultimar algunos detalles.

Como podeis comprobar, en este caso hemos sido las pioneras que han puesto en movimiento al resto de las administraciones ferroviarias europeas para conseguir un derecho que nos correspondía.

Pero si en esta ocasión hemos llegado a la meta fijada, no es por casualidad y pensamos que en ocasiones futuras las reivindicaciones generales y las específicamente femeninas pueden ser más importantes y laboriosas. Si queremos tener empuje suficiente y que nuestra voz como trabajadores se haga oir con toda su potencia, es nevesario contar con un sindicato fuerte que, como el de CC.OO haya asumido y defienda en toda su magnitud el problema de la mujer, como ya lo ha demostrado en muchas ocasiones.

Por ello, para que cada día tengamos unas mejores condiciones laborales, CC.OO te invita a unirte a nosotras para alcanzar nuestros objetivos que son los tuyos.

E. GOMEZ

COMUNICADO:

Repetidamente hemos tratado de ignorar injustificados ataques dirigidos a CC.OO. ferroviarias por algún órgano de prensa y calificados afiliados de U.G.T. Nuestra callada se debía, fundamentalmente, al deseo de acercamiento y colaboración con las centrales sindicales democráticas a nivel ferroviario, por la unidad de acción y en la línea unitaria que siempre hemos preconizado, interpretando el sentimiento unánime de la clase trabajadora.

La incalificable nota facilitada por la oficina de prensa del sector ferroviario de la U.G.T. y su publicación por varios diarios de ámbito nacional, hace que tengamos que precisar:

Comisiones Obreras no pudo forzar la negociación del Convenio Colectivo de Renfe firmado en Diciembre de 1976, porque dicha negociación fué llevada a cabo por una comisión deliberadora que fué elegida democráticamente y contó con el apoyo de miles de trabajadores ferroviarios reunidos en Asambleas multitudinarias en toda nuestra geografía.

En dicha comisión deliberadora —para la que guardamos nuestro respeto aunque no coincidiéramos en todos los aspectos del Convenio— los representantes elegidos con militancia en CC.OO. suponían una minoría, estando también presentes hombres de otras centrales sindicales democráticas y quienes, como independientes, fueron elegidos por los trabajadores sin estar afiliados a ninguna central sindical. Bien es cierto que U.G.T. no tuvo ninguna presencia durante la negociación del Convenio por su escasa implantación en Renfe.

CC.OO. de Renfe, que durante los años del régimen franquista luchó sin descanso por la reivindicaciones ferroviarias y las libertades sindicales y democráticas, por lo que decenas de sus militantes sufrieron dura persecución siendo repetidamente sancionados, despedidos y encarcelados, no engaña a sus compañeros, 17.000 de los cuales son afiliados al Sindicato Ferroviario de CC.OO., sino que trata de encabezar la lucha por sus justas reivindicaciones, como en este momento y de forma responsable son el exigir de la dirección de la Renfe, la puesta en práctica y consecución de soluciones reales a diversos problemas de carácter social y económico, entre los que podemos entresacar la amnistía para los represaliados por la guerra civil y la adecuación del salario a los índices del costo de la vida.

Aunque el Pleno General de Representantes Ferroviarios suponemos tendrá sus portavoces para salir al paso de la nota de UGT, queremos manifestar, una vez más, nuestro apoyo a dicho Pleno de Representantes elegido democráticamente en Asambleas de Trabajadores de carácter unitario y sin participación nominal de centrales sindicales, que, sin embargo, no han dado su confianza a los afiliados de UGT, cuya escasa implantación ferroviaria es bien notoria.

El Sindicato Ferroviario de CC.OO. nada tiene que ver con las colectas que pueda hacer el Pleno de Representantes —que por otro lado se falsean en la nota a que nos referimos, al decir que son periódicas— y nuestro aparato de propaganda —que no recibe ayudas extranjeras— es bastante pobre económicamente y muy rico en moral cuando se trata de luchar por la verdad, la justicia social y los derechos de los ferroviarios.

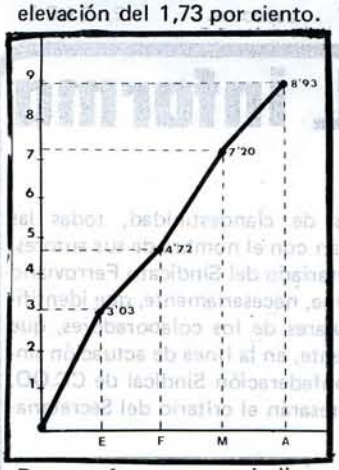
Por último, pedimos a UGT que participe en las Asambleas, que trate de unirse a los demás trabajadores, en lugar de polemizar con inexactitudes.

Madrid, 12 de Julio de 1977

PERMANENTE DEL SECRETARIADO ESTATAL DEL SINDICATO FERROVIARIO DE CC.OO.

EL COSTE DE LA VIDA

A finales del mes de Junio ha sido dado a conocer, aunque no oficialmente, el índice de precios al consumo para el mes de Abril, que supone una elevación del 1,73 por ciento.



De esta forma, como indicamos en el gráfico adjunto, el índice de precios al consumo ha llegado, en los cuatro primeros meses del año, a casi un 9 por ciento.

Para darnos cuenta del alcance que el aumento de los precios tiene en nuestro país (se temía, y cada vez se confirma más, que a finales de año alcanzaremos el 30 por ciento) basta con hacer la comparación con la inflacción media de la O.C.D.E., organismo al que pertenece nuestro país y la mayoría de Europa Occidental, la cual no llega al 5 por ciento en el mismo período de tiempo, o con la elevación de precios en Francia que, en el período de seis meses comprendido entre Diciembre de 1976 y Mayo de 1977 ha sido del 4,6 por ciento.

Por otra parte, sigue existiendo un retraso de más de dos meses en la publicación del índice, cuando en Francia el 27 de Junio ya había sido publicado oficialmente el índice correspondiente al mes de Mayo pasado.

G. MARCOS

BOLETIN DE SUSCRIPCION

ORGANO DE LA FEDERACION SINDICAL FERROVIARIA DE COMISIONES OBRERAS

NOMBRE_____

APELLIDOS_____

DIRECCION_____

SERVICIO_____

FIRMA

ANUAL 110 Ptas

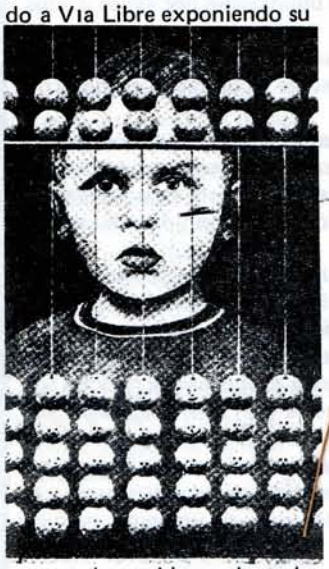
SEMESTRAL 55 Ptas

NOTA.- Toda suscripción, por el momento, tendrá caracter local, sirviéndose por los S. de Prensa Locales a los suscriptores.

OPINIONES DE FERROVIARIOS

MALAGA

JOSE GARCIA RAMOS es factor de la Estación de Málaga. Se dirigió, en Marzo pasado a Vía Libre exponiendo su



tremendo problema de padre y solicitando su publicación para llamar la atención de quienes pueden aportar soluciones reales. Esperaba, esperanzado, que el portavoz de la Empresa, que no de los ferroviarios, se lo publicara, pero el 29 de Abril, Pérez Cebrián le contesta que el C.H.F. atiende a los subnormales huérfanos y Renfe ayuda a los hijos subnormales. Solución de tramite, problema resuelto a la usanza franquista. Nosotros atendemos al compañero García Ramos y apoyamos su llamamiento.

'FERROVIARIOS: Soy padre de hijo subnormal profundo, y solo aquellos que pesen sobre ellos este mismo caso, saben del grave problema que significa dentro de la subnormalidad, a los que son clasificados de esta manera a que antes hago referencia.

Estas criaturas que por ser consideradas IRRECUPERABLES, no les acogen nunca los beneficios que para educaciones especiales son libradas por organismos estatales o instituciones particulares, tampoco tienen cabida en aquellos centros que se van creando y que solo admiten a los que tienen algún coeficiente intelectual, es decir, que están totalmente marginados de los principios más elementales que a cualquier ser humano se le puede dar, que es la existencia de centros adecuados donde puedan ser atendidos clínica y mentalmente por personal especializado a tal fin, a igual manera que para los demás subnormales clasificados recuperables existen.

Por lo anteriormente expuesto, y sabiendo que en buena hora el Colegio de Huérfanos de Ferroviarios de Torremolinos se encuentra vacio, creo podría ponerse en funcionamiento acogiendo a los Subnormales Profundos hijos de Ferroviarios (según mis cálculos serán aproximadamente unos 300) pues según tengo entendido, la Dirección del C.H.F. y en asamblea celebrada en la ciudad de Palencia, estaría dispuesta a ceder a RENFE dicho centro siempre que lo dedicara a tal fin ya que esto supondría una gran obra social y humanitaria.

Y para terminar, yo pido a los Padres ferroviarios afectados de este mismo caso, dirijan un escrito a nuestro Director de Acción Social a fin de que interese al maximo la organización de esta obra, también pido a todos los compañeros en general estubieran dispuestos a pagar con carácter voluntario una modesta cuota mensual para que en unión de la ayuda económica que la nueva Reglamentación da a los subnormales, hubiera una base económica a fin de sufragar los grandes gastos que serían necesarios, y mi agradecimiento a la Dirección del C.H.F. pues sin su colaboración hubiera sido imposible pensar que esta obra pudiera llegar a realizarse, pues creo que ellos también habrán pensado que un Subnormal Profundo al no llegar nunca a ser adulto estan condenados a ser huérfanos en potencia. Muchas gracias y os saluda"

J.G. RAMOS

SEVILLA

"Existen en la mayor parte de las grandes empresas una serie de trabajadores que, uniendo a su escaso tiempo libre una buena dosis de voluntad, constancia y deseos de superación personal, siguen unos estudios con no pocas dificultades —ya se trate de carreras de grado medio o superior, cursos de formación profesional, idiomas, etc,..., al objeto de aumentar sus conocimientos culturales, profesionales o ambos a la vez. En la mayoría de los casos, antes o después, estos r trabajadores son promocionados por sus empresas que, lógicamente, desean que sus trabajadores estén lo más preparados posible.

Los trabajadores de RENFE, apenas terminados estos estudios, no tardamos mucho en darnos cuenta "RENFE is different" Así pues vemos pasar los años inexorablemente, y, paralelamente, los cuatrienios empiezan uno tras otro a aumentar un poquito nuestros exiguos sueldos y nuestras cabezas se van poblando más o menos intensamente de canas. ¿Qué sucede? Algo muy simple que transcurren los años y RENFE no promociona a sus agentes.

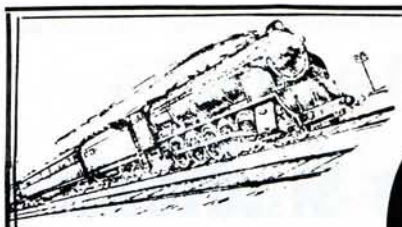
Pero... no hay regla sin excepción. Aquellos pocos que consiguen "triunfar" y salvo muy pocos casos, son incorporados a trabajos totalmente distintos a sus conocimientos profesionales, por lo cual, lógicamente, terminan por olvidarlos al cabo del tiempo. No obstante, existen otros trabajadores "privilegiados", entre los que destacan principalmente Informadores, Azafatas, Interventores en Ruta y

Factores, que por su trato directo con el público, cuando saben algún idioma y tras aprobar el oportuno examen que exige RENFE, son expléndidamente retribuidos, ya que contribuyen a dar mayor aspecto europeo a nuestra empresa. Por ejemplo, un informador o una Azafata (tipo salarial seis), actualmente perciben como complemento personal por los idiomas inglés y francés ochocientas cuarenta ptas. (840) mensuales. ¿No os lo creeis? Pues sí compañeros, todo esto es muy cierto. Por algo "RENFE is different" en muchos aspectos. E. SAEZ

CARRIL informa

NOTA DE LA REDACCION:

Superadas las condiciones de clandestinidad, todas las colaboraciones en CARRIL irán con el nombre de sus autores. Ello quiere decir, que el Secretariado del Sindicato Ferroviario de CC.OO. que lo edita, no tiene, necesariamente, que identificarse con los criterios particulares de los colaboradores, que tienen que estar, obligatoriamente, en la línea de actuación sindical y socio-política de la Confederación Sindical de CC.OO. Solamente los Editoriales expresarán el criterio del Secretariado del Sindicato Ferroviario.



CARRIL

SUPLEMENTO

PLENO ESTATAL DE COMISIONES OBRERAS FERROVIARIAS

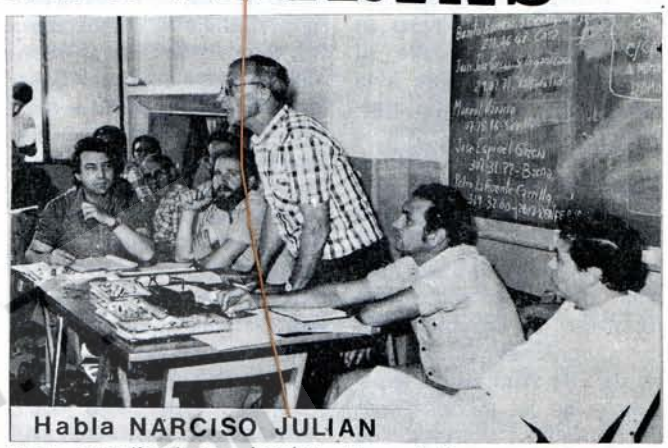
El día 9 de Julio se celebró Pleno de la Coordinadora General de Comisiones Obreras Ferroviarias. En el local de la Unión Sindical de Madrid, se reunieron representantes de 38 provincias con un censo de 13.000 afiliados ferroviarios controlados y más de 15.000 carnets extendidos por toda la Renfe. No pudieron asistir los compañeros de F.E.V.E. de Valencia por no haber conseguido autorización de la empresa, y de Coches Camas por no haber sido invitados de manera formal. En representación de la Federación Sindical del Transporte y de la Comunicaciones, asistió el compañero ANGEL OLIVEROS, Secretario General de dicha Federación. También dirigieron la palabra a los reunidos, el compañero JOAQUIN NAVARRO, de la misma Federación y muy conocido por todos por su relación con los luctuosos sucesos de la calle de Atocha, y el compañero JULIAN ARIZA, Secretario de Organización de la Confederación de Comisiones Obreras.

Habla MARTINO

El Orden del Día, muy sobrecargado en ponencias y, presumiblemente, en debates, hizo imposible poder terminar todos sus puntos, al dar por terminado el pleno a las 7,30, quedando pendiente de discusión y acuerdos, parte de la ponencia de Prensa y Propaganda, la de Finanzas y la que trataba de la convocatoria de Asamblea General Ferroviaria de CC.OO. para antes de final de año. Las cuestiones no debatidas serán informadas por escrito y, como las restantes, discutidas en la base, elevándose las conclusiones obtenidas.

Tras el informe del compañero MARTINO, Secretario General del Sindicato, sobre situación política, el compañero JUANJO GARCIA, Secretario de Organización expuso la ponencia sobre la organización del Sindicato Ferroviario de CC.OO. Entre las cuestiones presentadas a la Coordinadora caben destacar:

— Muchas de las experiencias desarrolladas por CC.OO. en etapas anteriores son de plena vigencia, pero en el orden organizativo, la situación tiene que variar sustancialmente, para que el potente y gran sindicato de CC.OO. se adecue a la nueva etapa que estamos empezando a vivir. "No podemos desarrollar una política de reivindicaciones manteniendo estructuras anteriores a base de unas mínimas coordinadoras locales que serían incapaces de soportar el millón y medio de afiliados que debe tener la Confederación a finales de año."



Habla NARCISO JULIAN

Se informó como se habían superado todas las cotas de afiliación previstas en anteriores reuniones. Ya somos 15.000 afiliados ferroviarios y tenemos que pensar en los 30.000 para finales de 1978. Esto impone la creación de sólidas estructuras orgánicas en todos los lugares ferroviarios, corrigiendo los lógicos desajustes propios de un proceso gigantesco de crecimiento, formando órganos de dirección que garanticen el funcionamiento de las estructuras creadas como Sindicato Ferroviario y en conexion con las extructuras territoriales de la rama del Transporte y de las Comunicaciones y de las Uniones locales.

Se propuso y acordó que los informes presentados se desarrollen por escrito para su discusión a todos los niveles de las CC.OO. ferroviarias, significando que el funcionamiento de las CC.OO. como el mayor sindicato ferroviario, impone una dirección estatal centralizada en el orden socio-político respecto de la problemática de la empresa, con la necesaria descentralización en razón de la política sindical de la Confederación respecto a las nacionalidades y regiones del Estado.

Se acordó el estudio del

Habla ARIZA

➤ Pleno Estatal..

esquema orgánico presentado al pleno, y su aplicación al Sindicato Ferroviario.

Sometido a votación la ratificación del Secretariado anterior que venía funcionando con carácter provisional y su necesaria ampliación hasta un total de 24 compañeros, así se acordó, pero también con carácter provisional hasta la próxima Asamblea General Ferroviaria del otoño, ya que se considera que la definitiva dirección estatal sea elegida por los representantes de las CC.OO. de las provincias en número proporcional a su militancia y conforme a la más amplia democracia orgánica.

El compañero BARRERA presentó al pleno la ponencia sobre "Sindicato Ferroviario de Comisiones Obreras". En el mes de Diciembre pasado y ante la necesidad práctica de fortalecer las estructuras de las Comisiones Obreras en Renfe a la vista de las experiencias en las negociaciones del Convenio y la creación de órganos unitarios de gestión, se consideró de inaplazable necesidad y, conforme a las orientaciones de la Confederación, la creación provisional de la Federación Sindical Ferroviaria de CC.OO., de la que se informó, convenientemente, en el comunicado de prensa que se emitió en aquella ocasión. Transcurridos varios meses y, sobre todo, elaborada una política estratégica de CC.OO. para el Transporte y las Comunicaciones sobre las experiencias aleccionadoras del sindicalismo europeo-francés e italiano,- y sudamericano, —particularmente el chileno,— la Confederación se fija el objetivo de la creación de una potente Federación del Transporte, sobre la base, fundamentalmente, de un poderoso Sindicato Ferroviario. Ante las sólidas razones de estrategía sindical aportadas por el compañero BARRERA, ratificadas y ampliadas por el compañero OLIVEROS, significando como este planteamiento de la lucha a nivel de clase no imponía ningún vasallaje ni menoscabo a las Comisiones Obreras Ferroviarias como Sindicato General o Estatal, el pleno se mostró de acuerdo, aprobando que las Comisiones Obreras de Renfe, Coches Camas, F.E.V.E. y de las contratas ferroviarias se organicen como SINDICATO FERROVIARIO DE COMISIONES OBRERAS a nivel del Estado, integrado en la FEDERACION SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS DEL TRANSPORTE Y DE LAS COMUNICACIONES.

Resultando improrrogable la reunión por la necesidad de los compañeros de provincias de tomar los trenes de regreso, a las 7,30 se dió por finalizada con los acuerdos de enviar las ponencias desarrolladas y tras nueve horas de exposiciones y debates con la sola interrupción de media hora para comer un bocadillo en el mismo lugar del pleno.

CORRESPONSAL

GRANADA ★

La noche del pasado día 2 de Julio, después de repartir CARRIL entre los compañeros granadinos, ANTONIO JIMENEZ MARTINEZ del servicio de Via y Obras, dejaba aparcado su coche con los pocos ejemplares sobrantes colocados en el asiento delantero.

Mucho debía ser el daño que causaba la presencia del periódico al, o a los desaprensivos que decidieron forzar la cerradura para quemar en el interior del vehículo los ejemplares existentes, dejando intactos los demás enseres del interior y causando desperfectos en el tapizado del asiento y techo, con riesgo de haber destrozado todo el automóvil.

Sentimos sinceramente lo ocurrido por los trastornos ocasionados al compañero, ya que nuestro periódico vuelve y volverá a ver la luz para sufrimiento y vergüenza de todos aquellos que no saben respetar otra opinión que no sea la suya. **CORRESPONSAL**

El Pleno y las Centrales Sindicales

El Pleno General de Representantes Ferroviarios invitó a las centrales sindicales a que hicieran acto de presencia en una reunión y expusieran ante el mismo, sus puntos de vista relacionados con la existencia y funcionamiento del Pleno.

De acuerdo con la invitación, a la reunión del 22 de junio acudieron Comisiones Obreras, USO y CNT, representadas respectivamente por Cipriano García, José María Zufiaur y Juan Gómez Casas, que fueron recibidos amistosamente por los ferroviarios y después aplaudidas sus intervenciones.

Juan Gómez Casas, secretario general de la C.N.T., tuvo palabras de elogio para las intervenciones que había escuchado en el debate que mantenian los representantes y que, en su opinión, suponían un alto grado de capacidad sindicalista que coincidía plenamente con el concepto que de las asambleas obreras y de su necesidad, tenía la central sindical por el representado. Afirmó el apoyo de C.N.T. al Pleno como forma idónea de parlamento de los trabajadores para la defensa de sus reivindicaciones de clase e invitó a los Representantes a seguir el camino emprendido.

José Ma Zufiaur, secretario general de la U.S.O., mantuvo por su parte la defensa que en todo momento habia hecho de los Plenos de Representantes su organización, por coincidir con ellos el carácter asambleario que necesita la clase trabajadora para defender sus intereses ante la Renfe. Remarcó el importante proceso unitario que los Plenos suponían y prometio que la Unión Sindical Obrera seguiría estando al lado de los ferroviarios en la perspectiva de los Plenos de Representantes.

Cipriano García, del secretariado de la Confederación Sindical de CC.OO. y diputado electo por Barcelona, después de felicitarse por estar con los representantes ferroviarios, señaló que Comisiones Obreras en todo momento se había sentido identificada con los Plenos de Renfe por su carácter asambleario, democratico y unitario, que coincidian, en lo fundamental, con las formas que como alternativa de representación obrera se propone con la creación de los Consejos de Delegados de Empresa. También señaló que CC.OO. confia en los representantes elegidos y afiliados a la Confederación, para el mantenimiento de la línea del sindicalismo de nuevo tipo y de las reivindicaciones de clase de los ferroviarios. Terminó afirmando que CC,OO. seguirá una lucha incansable por la unidad, creyendo interpretar un deseo unanime de los trabajadores.

"Carril" en la posición mantenida desde siempre, se congratula de las intervenciones citadas —en el camino por la unidad— y tiene que lamentar el que alguna otra central sindical no acudiera al llamamiento del Pleno General de Representantes Ferroviarios.

Al propio tiempo estimamos —con todo respeto para los que no coincidan con nuestra opinión— que la presencia permanente de las centrales sindicales, con voz y sin voto en el Pleno General, es innecesaria y que los trabajadores elegidos democráticamente desde la base de los centros de trabajo son los señalados para negociar reivindicaciones, plataformas y resoluciones ante la empresa. Las centrales que tengan implantación en la Renfe, verán en los representantes elegidos sus portavoces más autenticos cuando se planteen problemas socio-económicos de importancia general para la clase trabajadora y que, de alguna manera, afecten al concepto de central sindical democrática.

LA REDACCION

☆MUCHO-OJO☆

Probablemente llamará la atención este titular, pero los trabajadores en estos meses de verano, cuando el gobierno acostumbra a hacernos algún regalito, debemos tener los ojos bien abiertos pues se están fraguando dos cuestiones de vital importancia para nosotros.

Una es el proyecto sobre representación sindical en la empresa que sustituya oficialmente al vertical. La otra, las medidas económicas que presente el gobierno para combatir la inflacción, que dicho sea de paso anda por un 30 por 100.

Respecto a la primera se conoce un informe del antiguo ministro de Relaciones Sindicales en el que se habla de la sustitución de los Jurados de Empresa por un Consejo de Delegados o Comité de Empresa. El nombre es lo de menos, el problema es la función del nuevo organismo y su elección y composición.

El que esto escribe considera, que estos Consejos o Comités de Empresa deben llevar exclusivamente toda la representación sindical dentro de la empresa, y que sus cargos deben ser cubiertos mediante elección libre y democrática de todos los trabajadores estén afiliados a centrales o no. Más claro aún, que dicho organismo debe ser el único con capacidad para negociar con la empresa el Convenio Colectivo o cualquier otra cuestión de tipo laboral que hubiese. Es decir, lo que viene haciendo en la actualidad el Pleno General de Representantes Ferroviarios. Las Centrales Sindicales no tendrán como tales, en ningún caso, plaza asegurada en estos Consejos o Comités, ni ningún privilegio sobre el resto de trabajadores no afiliados a la hora de la presentación de candidatos.

La función de las Centrales Sindicales dentro de la empresa se debe limitar al asesoramiento jurídico, la formación sindical, la prestación de otros servicios de carácter laboral-sindical y contarán con facilidades para desarrollar su labor de proselitismo. otra cosa es fuera de la empresa, donde la misión de las centrales es de ser los interlocutores del gobierno y de la patronal en conjunto a la hora de hablar de política económica, salarios mínimos, seguridad social, los derechos sindicales o cualquier otra cuestión que afecte a los trabajadores a nivel del Estado. De no llevarse la representación sindical en la empresa a través del organismo unitario como el expuesto y aceptarse la creación de un organismo formado por las diferentes centrales, caeremos irremediablemente en los cuatro grandes defectos del sindicalismo tradicional.

a) Distanciamiento entre los representantes y la base, que trae una falta de comunicación y responsabilidad entre los dirigentes y sus compañeros.

b) Los trabajadores no afiliados a las centrales no se considerarán representados a la hora de la negociación y no se considerarán obligados a seguir las acciones propuestas.

c) La unidad sindical sería un imposible por los constantes enfrentamientos entre las centrales por razones ideológicas, de proselitismo o secuelas históricas. El empresario utilizaría esta desunión para llevar las aguas a su molino, favoreciendo la desunión y promocionando a las centrales menos combativas.

d) El nivel de afiliación sería muy bajo, como sucede en aquellos países en que existe la división sindical. Italia que recientemente se ha planteado la superación de estos problemas, ha ido a la creación de organismos unitarios dentro de la empresa formados exclusivamente por representantes elegidos en Asambleas de dependencia o sección, y totalmente al margen de las centrales sindicales como tales.

La segunda cuestión a que nos referiamos al comienzo de este trabajo, es el nombramiento de Fuentes Quintana como Ministro de Economía. El pensamiento de este profesor respecto a la forma de evitar la inflacción es conocido a través de diversas exposiciones, y nos tememos que pueda darse una segunda versión del nefasto Villar Mir que aseguraba que los trabajadores eran los responsables de la inflacción y por lo tanto, deberían pagar sus consecuencias.

Fuentes Quintana es bastante más cauto, aunque no menos defensor de la economía capitalista que Villar, y no lo dice con tanta claridad, pero varias de sus afirmaciones clarifican la cuestión. Veamos lo que lo que ha dicho en el mes de Febrero en Barcelona sobre las posibles soluciones de la crisis económica en lo que afecta más directamente a los trabajadores, y que intencionadamente, ha silenciado el 8 de Julio en su intervención televisiva.

Para él una de las causas más importantes de la inflacción son las alzas salariales de los pasados años y las cotizaciones de la Seguridad Social, y propone como soluciones:

"Desacelerar los ritmos de crecimiento de los salarios es una medida necesaria para aminorar la inflacción. Esa desaceleración debe ganarse rompiendo las expectativas alcistas de los precios. Esto es, consiguiendo que las peticiones futuras de salario no se hallen ligadas a las experiencias pasadas de la inflacción".

Y lo aclara más adelante con su ejemplo:

"Si los precios creciesen hoy al 20 por 100 anual y el objetivo de precios se fijase para el año actual en el 17 por 100 como máximo, esa seria la corrección autorizada en los salarios por el crecimiento de los precios".

Es decir, que los trabajadores deben renunciar a la hora de negociar los convenios colectivos, a solicitar revisiones salariales que lleguen al alza del coste de la vida. ¿Hay alguna fórmula más clara de pagar la inflacción?

Veamos lo que les espera a los jubilados:

"Los costes de la Seguridad Social, segundo factor que eleva los costes de trabajo, habrian de ser objeto de una atención prioritaria que podria discurrir en dos tipos de actuaciones diferentes: formulación de un plan a corto plazo tendente a congelar las contribuciones de la Seguridad Social y limitar sus costes de funcionamiento, y definición de un plan a plazo medio tendente a modificar su financiación y organización".

A la vista de esto, ya se pueden ir despidiendo los pensionistas de conseguir las mejoras que justa y reiteradamente vienen solicitando, y lo que es más grave, probablemente, las revisiones sean inferiores a las de últimos años, pues si se congelan las cotizaciones y el número de pensionistas aumenta a ver como se soluciona el problema.

Por eso, mucho ojo compañeros, que el verano como deciamos al principio es ocasión propicia para largar a los trabajadores regalitos poco deseados y puede que a los dos a que nos hemos referido les esten ya preparando la envoltura con lacito y todo.

F. CACHAN

FIN DE LA CUOTA SINDICAL

Desde 1° de Julio actual a los trabajadores españoles no se nos descontará de nuestras nóminas de salarios la cantidad que mensualmente veniamos cotizando con carácter obligatorio para costear el complejo aparato corporativo —llamado sindicato— montado por el franquismo para controlar y regular las fuerzas del trabajo, tratando de que estas estuvieran al servicio exclusivo de los mentores del fascismo.

Dicha Cuota Sindical se englobaba dentro de los descuentos que por Seguridad Social se hacen al trabajador y que en RENFE figuran con claves números 871 para la Base Tarifada 971 para la Complementaria.

La Base Tarifada es constante para todas las categorías profesionales encuadradas en un mínimo Tipo de Cotización y la Complementaria está determinada en función de los salarios reales que percibe el trabajador, excluyendo las cantidades por Protección Familiar, horas extras, dietas y gastos de viaje.

Para una mejor comprensión tomaremos el ejemplo práctico siguiente:

Oficial de Oficio que percibe 27.000 pts. de salario bruto al mes.

La Ley incluye a esta categoría en el Grupo de Cotización n° 8 y tiene, actualmente una Base Tarifada, o mínima, de 15.810 pts. los meses de 31 días. La Base Complementaria estará formada por la diferencia que hay entre las 27.000 pts. que percibe de salario bruto y las 15.810 que cotiza por Base Tarifada, es decir: 27.000 — 15.810 — 11.190 pts. que redondeadas por múltiplps de 150 se combierten en 11.250 pts. que constituyen la Base Complementaria.

Sobre la Base Tarifada y la Complementaria, tanto el trabajador como la empresa, pagaban unos porcentajes que eran los siguientes:

BASE TARIFADA

Empresa	1,45 por 100
Trabajador	0,26 por 100
Total	1,71 por 100

BASE COMPLEMENTARIA

Empresa	0,71 por 100
Trabajador	0,14 por 100
Total	0,85 por 100

Por lo que aplicando estos porcentajes a las bases del ejemplo que hemos expuesto, tendríamos los siguientes resultados en pesetas.

BASE TARIFADA

Empresa: 15.810 ptas. x 1,45 por 100 =	229,24 ptas.
Trabajador: 15.810 ptas. x 0,26 por 100 =	41,10 ptas.
Total	270,34 ptas.

BASE COMPLEMENTARIA

Empresa	11.250 ptas. x 0,71 por 100 = 79,87 ptas.
Trabajador	11.250 ptas. x 0,14 por 100 = 15,73 ptas.
Total	95,60 ptas.

De donde se deduce que la cantidad a abonar por el trabajador es de 56,83 pts. mensuales y la de la empresa de 309,11, lo que arroja un total por Cuota Sindical, de 365,94 pts., cuando se tiene un salario de 27.000 pts. mensuales.

De lo expuesto puede deducirse que la cantidad que pagaba el trabajador era menor que la cotizada por la empresa, pero si tenemos en cuenta que en todas las empresas los costos de Seguridad Social están incluidos en el capítulo de gastos de personal, llegamos a la conclusión de que en realidad era el trabajador el que únicamente cargaba con todo el gasto a pesar de que en el recibo de salarios figurara solamente una parte de la cotización por cuota sindical.

DE AYER

LA AMNISTIA ¿CUANDO?

Como saben todos los españoles de edad madura, el levantamiento del general Franco en 1936, no trajo solamente el casi millón de muertos, sino también una amplia depuración de la que a Renfe le tocó una buena parte.

Aquellos compañeros que habían destacado en la defensa de los intereses sindicales y políticos de los ferroviarios, fueron puestos en la calle; en aquellos años 40 cuando los que tenían trabajo pasaban hambre los que no lo tenían se podían considerar en la miseria.

Por la presión popular que todos conocemos en Marzo de 1976 se promulgó un Decreto de Amnistía sobre las actividades sindicales y políticas durante la guerra civil. Unos 1.000 exferroviarios o sus viudad se han acogido a ella. Pero así como aquellos pocos que tenían menos de 68 años han entrado rápidamente a trabajar, aquellos que sobrepasan esa edad no ven llegar sus pensiones.

Primero fueron sus solicitudes, declaración jurada y demás papeleo; luego el informe de Renfe; luego el de la Seguridad Social; luego una serie de entrevistas, y cuando por fin parecía que estaba todo listo las elecciones y el cambio ministerial. El caso es que han pasado ya 15 meses desde la publicación del Decreto de Amnistía y los afectados no ven llegar el día en el que hayan de cobrar las pensiones que les corresponden.

Debido a la elevada edad que tienen, ya son varios los que han fallecido desde entonces, y hay quien piensa que esta dilación es una maniobra del ministerio para que cuando se dé solución al problema haya un mínimo de afectados, así saldrá más barato.

El Pleno General de Representantes Ferroviarios desde su creación, apoyó intensamente a estos compañeros, ellos lo saben mejor que nadie, pero a pesar de todo, lo único que se ha conseguido, hasta el presente, es que Renfe les conceda con carácter provisional a partir del 1 de Julio el kilometrico y la cartilla del Economato.

Puede que la solución se encuentre en que, además del apoyo y gestión del P.G. de R.F., los Plenos Provinciales incorporen la representación de los jubilados de cada provincia, desarrollando cuantas presiones se consideren efectivas y que éstas, como el problema en su conjunto, sean asumidas por las asambleas de base, donde se adopten resoluciones concretas orientadas a que la solución tenga un plazo fijo.

F. CACHAN

UN SENADOR FERROVIARIO y de CC.OO.

En este número, "Carril" quiere dedicar una especial felicitación al compañero JOSE ALONSO PEREZ, miembro del Secretariado de

la Confederación Sindical de CC.OO. y vocal del Comité Ejecutivo del Partido Socialista Popular (P.S.P.) al haber sido elegido SENADOR por Madrid en las primeras elecciones democráticas después de cuarenta años de franquismo.

Pepe Alonso es un nombre y un hombre ligado a Comisiones Obreras desde siempre. Activista y dirigente en los años difíciles, su pluma de obrero ferroviario, fué siempre un importante colaborador en la prensa clandestina. Su valentía, su honestidad y su inquebrantable convicción de militante socialista, encuentran en Comisiones Obreras el campo sindical de plena actuación para impulsar y dirigir a los trabajadores hacia esa sociedad socialista sin explotadores ni explotados.

Un año en la Prisión de Carabanchel y varios años "jubilado forzoso" como sanción por parte de la dirección fascista de RENFE, más detenciones, coacciones y una dura vida para su familia, son algo bastante importante en el palmarés de este luchador ferroviario.

Más de 600.000 votos de trabajadores de Madrid y su provincia, muchos de ellos emitidos por trabajadores que son y están con las Comisiones Obreras, han hecho posible llevarle a un Senado donde la mayoría defenderá intereses de la burguesía capitalista, pero dondo los ferroviarios en particular y la clase obrera en general contarán con la sencilla voz de este trabajador —entre otros— que serán sin duda alguna, una auténtica voz del pueblo español que sufre y trabaja, que anhela transformar unas estructuras de oprobio y explotación.

☆ ★ ☆

COMISIONS OBREIRAS DE OURENSE

Los ferroviarios de CC.OO. de Orense se reunieron en asamblea para tratar las cuestiones relacionadas con su constitución orgánica, su dirección, las tareas del Sindicato Ferroviario en Galicia y su participación en el Sindicato Provincial del Transporte. Nos piden les publicáramos el comunicado de la reunión y el llamamiento afiliativo, en los dos idiomas, gallego y castellano; nosotros lo hacemos en gallego porque, además de ser perfectamente comprensible, sabemos que es este su principal deseo.

FERROVIARIOS:

O Lunes pasado tivo lugar unha xuntanza dos traballadores de Renfe de Ourense afiliados ao Comisión Obreiras.

Tratáranse diversos plantexamentos a nivel de quedar estructuradas e constituida a sua orgaización como Comisión Obreira de Renfe, vencelladas ó Sindicato Provincial de Comisións Obreiras de Ourense.

Foron elexidos varios compañeiros dos diferentes servicios existentes na Red. Istes delegados se responsabilizaran da información e afiliación dos compañeiros que esten por esta alternativa sindical.

No curso da xuntanza foron discutidos e aprobados a defensa dos seguintes puntos caracteristicos de ista Comisión:

1°. Pola defensa do Pleno Xeneral dos Representantes Ferroviarios. Estructura unitaria que ten probada a sua eficacia ena defensa dos intreses dos ferroviarios.

2°. Pola independencia dos partidos politicos. Como único xeito de que a nosa comisión sexa realmente unitaria e quepan nela todolos compañeiros.

3°. Pola defensa da Asamblea de base como órgano máximo de discusión e decisión. Pra asegurar a democracia interna.

4°. Pola Unidade de todo los traballadores en Xeneral.

Asimesmo, acordamos ó remate, faceros un chamamento a todo los compañeiros do centro de traballo que estedes de acordo con istos plantexamentos, a que vos afiliedes ao Sindicato de CC. OO.

O SECRETARIADO DA COMISION OBREIRA DE RENFE - OURENSE

☆ ★ ☆

MIRANDA ○ ○ DE EBRO

Los compañeros de CC. OO. se reunieron en asamblea con trabajadores no afiliados, para dar forma orgánica a la C.O. ferroviaria. Con asistencia de 70 compañeros, se desarrolló el debate de todas las cuestiones presentadas por el compañero Barrera, en nombre del Secretariado del Sindicato Ferroviario, y los compañeros L. Bustos y C. Real, organizadores de las CC.OO. ferroviarias de Miranda. La situación política general tras las elecciones, CC.OO. como Sindicato de nuevo tipo, línea de actuación del Sindicato Ferroviario, el P.G. de R.F. como expresión unitaria en la negociación colectiva, etc. fueron algunos de los variados temas abordados y seguidos con gran interés por los asistentes.

Finalmente, se pasó a la elección de la dirección de CC. OO. ferroviarias de Miranda, con el nombramiento de 17 compañeros para su Secretariado, del que se eligió una permanete formada por:

— Luis Bustos, como Secretario General.

— Cristobal Real, como Secretario de Organización.

— Jesús Ma Soto, como Secretario de Prensa y Propaganda.

— Luis Albiz, como Secretario de Finanzas.

Dado el crecimiento rápido de CC.OO. —en este acto se afiliaron 18 ferroviarios consideró la asamblea se concediera carácter provisional a los cargos durante dos meses, transcurridos los cuales, se procederá a una nueva elección con asistencia mayoritaria de afiliados. Es digno de informar que CC.OO. ferroviarias Miranda superan en esta fecha los 300 afiliados.

Corresponsal

INFORMACION DEL P.G.R.F.

El pasado 18 de Mayo se entregaron a la Empresa las primeras peticiones del Punto 9:

– Aplicación de la jornada continuada en los diferentes servicios.
– Calendario de puentes.
– Billete, kilométricos y suplementos, entre los que cabe destacar:
– Carnet de primera clase para todos.
– Reducción del 50 por 100 en los suplementos del Talgo, Literas y Autoexpreso.
– Los mismos derechos, en cuanto a billetes, para los jubilados que para el personal en activo.
– Los mismos derechos para los hijos adoptivos, naturales e hijastros que para los legítimos.
– Creación de guarderias.
– Ayuda al Servicio Militar.

Además, se han hecho otras peticiones no incluidas en el Punto 9:

– Una paga de 10.000 pts. que compense el alza del coste de la vida.
– Concesión de pensiones a las represaliados de la guerra civil.
– Fijación de un valor hora justo para cada categoría.
– Cumplimiento al Art. 86 de la R.N.T.
– Plus de la Circular 365.
– Aplicación de la ayuda a subnormales.
– Ayuda escolar.
– Paga de 10.000 pts. para los pensionistas.

Ante la respuesta de la Empresa, que, bajo el pretesto de la necesidad de un mayor estudio de los temas, iba encaminada a retrasar la negociación de las peticiones, el P.G. consultó a la base la posibilidad de realizar acciones de presión en apoyo de estas reivindicaciones. La contestación de los ferroviarios apoyaba la realización de acciones en la fecha que el P.G. decidiese Después de debatir ampliamente el momento más oportuno para llevarlas a cabo y, dado que la Empresa había cambiado el tono de las conversaciones, fijando el día 5 de septiembre como fecha para la negociación de la paga de 10.000 pts. y del resto de las peticiones, se decidió posponer las acciones al mes de Septiembre y convocando reunión del P.G. para los días 6 y 7 de Septiembre.

Así mismo. el P.G. ha distribuido dos comunicados. En uno de ellos, se describen sus actividades en sus nueve meses de existencia. En el otro, se contestan los virulentos ataques al Pleno, promovisos por la UGT, y se hace una llamada a sus militantes ferroviarios para su participación y colaboración en la consecución de la unidad de los trabajadores, representada en Renfe por el Pleno General de Representantes Ferroviarios.

El día 13 de Julio le han sido presentadas a la Empresa, para empezar las negociaciones la casi totalidad de las peticiones incluidas en el Punto 9:

– Primas.
– Reestructuración de la clasificación de personal.
– Título, función, taquigrafía, idiomas.
– Eliminación de la discriminación en cuanto a puesto de trabajo entre el personal masculino y femenino.
– Plantillas, turnos, suplencias, traslados, ascensos, ingresos de personal, excedencias, destacamentos.
– Delimitación y determinación de las "Necesidades del servicio".
– Tasación de la jornada diaria.
– Eliminación de las horas extraordinarias viciosas.
– Vacaciones.
– Política social.
– Viviendas.
– Seguro de vida.
– Economato.
– Fondos de jubilación.
– Seguridad e Higiene en el trabajo.
– Pluses de turnicidad, peligrosidad, toxicidad, altura, etc.
– Unificación de la edad de Jubilación.
– Faltas, sanciones y premios.
– Anulación de la Circular 210, Reglamento de Maquinistas y Fogoneros, Ley de Policía de Ferrocarriles y cartilla profesional.
– Creación de los Comités de Economato, de Movimiento de Personal, de Primas, de Viviendas, de Jornadas y Gráficos, de Seguridad e Higiene en el Trabajo, de Mutualidad y de Faltas, Sanciones y Premios que lleven a cabo toda la problemática planteada.

También le han sido planteadas a la Empresa el 13 de Julio las peticiones, incluidas en la Plataforma reivindicativa elaborada para el Convenio Colectivo, y que la Empresa no aceptó, en aquel momento, incluirlas en el Punto 9:

– Desaparición de la brigadilla.
– Que las funciones de la Agrupación de Prácticas de Ferrocarriles pasen a la Escuela de Formación Profesional.
– Que todo el tráfico ferroviario sea gestionado y explotado por Renfe (Talgo, transfesa, Semat, Coches Camas, etc.).
– Absorción de las contratas que sistemáticamente realizan trabajos para Renfe.
– Control de la gestión y forma de cotización del Colegio de Huérfanos por los trabajadores.
– Intervención de los trabajadores en la gestión de la Empresa.
– Reparación de todo el material ferroviario en las dependencias de Renfe salvo casos justificados.

Después de una dura negociación con la Empresa que trataba de dilatar indefinidamente el problema, se ha conseguido que la Renfe conceda 40 horas mensuales para asuntos sindicales a todos los representantes de las dependencias incluidos en las listas que han enviado los distintos Plenos Provinciales.

Unidad Ferroviaria = PLENO DE REPRESENTANTES

CALCULO DEL VALOR HORA EN RENFE

En el CARRIL del mes de Junio se publicó un trabajo sobre el Cálculo del Valor Hora en RENFE. Como se pudo ver, RENFE hace este cálculo por debajo de lo establecido en el Decreto de Ordenación del Salario. Tal cálculo incide, considerablemente, sobre las horas extras. Somos muchos los que consideramos que no deberían hacerse horas extras, pero hasta que no consigamos que RENFE aumente sus plantillas, cosa poco probable, en servicios relacionados con la circulación, el no hacerlas supondría parar o trastornar totalmente ésta. Por tanto, consideramos que en tanto nos veamos obligados a hacer horas extras, se nos deben pagar como corresponde.

EJEMPLO PRACTICO.—Un agente del tipo 6, con 20 años de antigüedad, realiza 2 horas extraordinarias diarias en turno de día. Tiene una jornada semanal de 44 horas. Trabaja 25 días al mes (50 horas extraordinarias).

1.—
COMO LAS CALCULA Y APLICA RENFE
(Ver CARRIL, de Junio, donde se detallan todos los conceptos)

DIVIDENDO.— Sueldo inicial más cuatrienios.
DIVISOR.— 365 días.
Sueldo inicial: 13.575 más 5 cuatrienios al 5 por 100: 3.393,75 = 16.968,75 ptas.

$$\text{Valor hora normal} = \frac{16.968{,}75 \times 12}{365 \text{ días}} = \frac{203.625}{2.673 \text{ h.}} = 76{,}17 \text{ ptas.}$$

Valor hora extra = 76,17 x 50 por 100 = 114,26.
Valor 50 horas extras = 114,26 x 50 = **5.713 ptas.**

2.—
SENTENCIAS EN MAGISTRATURA Y TRIBUNAL CENTRAL DE TRABAJO.
(A finales del 76 ante las reclamaciones de miles de ferroviarios)

$$\text{Valor hora normal} = \frac{203.625 \text{ ptas.}}{281 \text{ días} = 2.060 \text{ h.}} = 98{,}84 \text{ ptas.}$$

Valor hora extra = 98,84 x 50 por 100 = 148,26
Valor 50 horas extras = 148,26 x 50 = **7.413 ptas.**
Diferencia con 1.—1.700 ptas. o lo que es lo mismo, un 29,89 por 100 más.

3.—
LAUDO DE LA DIRECCION GENERAL DE TRABAJO.
19-2-77. (A consecuencia del Conflicto Colectivo que presentó el Jurado de Empresa)

DIVIDENDO.— El mismo de 1.— menos las cantidades correspondientes a las vacaciones, festivos y domingos.
DIVISOR.— El mismo de 2.—

$$\text{Valor de la hora normal} = \frac{203.625 - 46.900}{281 \text{ días}} = \frac{156.725}{2.060 \text{ h.}} = 76{,}17 \text{ ptas.}$$

Valor hora extra = 76,17 x 50 por 100 = 114,26.
Valor 50 horas extra = 114,26 x 50 = **5.713 ptas.**

NOTA.—Como se ve el laudo no ha variado nada el cociente del punto 1.—La maniobra ha consistido en aceptar el divisor del fallo de Magistratura y T.C.T., pero a la vez, reducir el importe en el dividendo.

4.—
PETICION DEL P.G. de R.F. A RENFE. EL 18-5-77, DE ACUERDO CON EL DECRETO DE ORDENACION DEL SALARIO

DIVIDENDO.— Sueldo: (16.968,75), Plus de Convenio (5.876).
P.P.R. (883,—), Prima de Producción (5.000 de media).
Parte proporcional paga extra (4.242,18) = 32.968,18 ptas.
DIVISOR.— Días efectivos de trabajo al año.

$$\text{Valor hora normal} = \frac{32.969{,}18 \times 12}{274 \text{ días}} = \frac{395.630}{2.009 \text{ h.}} = 196{,}92 \text{ ptas.}$$

Valor hora extra = 196,92 x 50 por 100 = 295,39 ptas.
Valor 50 horas extras = 295,39 x 50 = **14.769 ptas.**
Diferencia con 1.— 9.056 ptas. o lo que es lo mismo, un 158,52 por 100 más.

NARANJO.

A.H.T. fundación 1 de mayo

FEDERACION ESTATAL DE JUBILADOS Y PENSIONISTAS

1.° - Fijar en un mínimo cualquier pensión de la Seguridad Social y que este mínimo nunca sea inferior al salario mínimo interprofesional.

2.° - Revisión de estas pensiones dos veces al año, incrementándolas a tenor del aumento del coste de la vida y en base a los datos del Instituto Nacional de Estadística.

3.° - Incrementar con una paga extraordinaria más de una mensualidad, todas las pensiones de la Seguridad Social y con cargo a los fondos de las distintas Mutualidades.

4.° - Destinar todos los ingresos de las Mutualidades para fines únicos exclusivamente de la previsión social.

5.° - En los matrimonios de jubilados, respetar el derecho de la viuda a recibir con carácter vitalicio, la pensión del cónyuge y cierta preferencia para el ingreso en las Residencias de Ancianos.

6.° - Representación de los pensionistas de la Seguridad Social en los Montepíos, en el Instituto Nacional de Previsión y en la Seguridad Social.

7.° - Instalaciones de Centros de Geriatría y residencias especiales suficientes para todos los pensionistas.

8.° - Becas y acceso gratuito a cualquier Centro de enseñanza, deportivos y culturales en general, para los huérfanos acogidos a la Seguridad Social.

9.° - Utilización gratuita de los transportes públicos y acceso libre a los Centros culturales por parte de los pensionistas de la Seguridad Social.

10.° - Eximir a todos los pensionistas de cualquier tipo de impuestos, tanto fiscal como provinciales o municipales.

Tabla de JUBILADOS

A través de los contactos mantenidos con los compañeros de distintas dependencias y provincias, y a juzgar por el interés con que ha sido acogida, hemos constatado que la iniciativa planteada en el anterior número de CARRIL sobre la posible organización de los compañeros pensionistas y jubilados en el Sindicato Ferroviario, para abordar decididamente su problemática específica y sus posibles soluciones, representaba una auténtica necesidad cuyo principal defecto consistía en el retraso con que el tema había sido planteado. Hoy, al reiterar el llamamiento a todos nuestros afiliados para que divulguen por todos los medios este tema y a los interesados que estén de acuerdo con él para que formalicen su afiliación, señalamos para su conocimiento y valoración como hecho importante, la reciente constitución a nivel de Madrid, del Sindicato de Comisiones Obreras de Pensionistas y Jubilados, que facilita a los pensionistas ferroviarios los cauces necesarios para abordar los problemas que se salgan del estricto marco de la empresa, conjuntamente con los jubilados del resto de las ramas de la producción.

Cabría resaltar dos aspectos fundamentales del recien creado Sindicato:

— El primero de ellos, que los ferroviarios debemos suscribir, consiste en tener en cuenta las escasas posibilidades económicas de este sector a la hora de fijar la cuota, dejando el importe de su cuantía al libre criterio del afiliado, que la establecerá voluntariamente de acuerdo con sus posibilidades económicas reales.

— El segundo, es la admirable voluntad con que estos compañeros se plantean el trabajo, superando con creces el inconveniente que supone la merma de facultades físicas por la edad de la mayoría de sus componentes, que, no obstante, se han marcado el objetivo de constituir en el plazo más breve posible, la FEDERACION DE PENSIONISTAS Y JUBILADOS a nivel del Estado, tarea a la que los ferroviarios por nuestra condición de Sindicato estatal, podemos hacer aportaciones importantes.

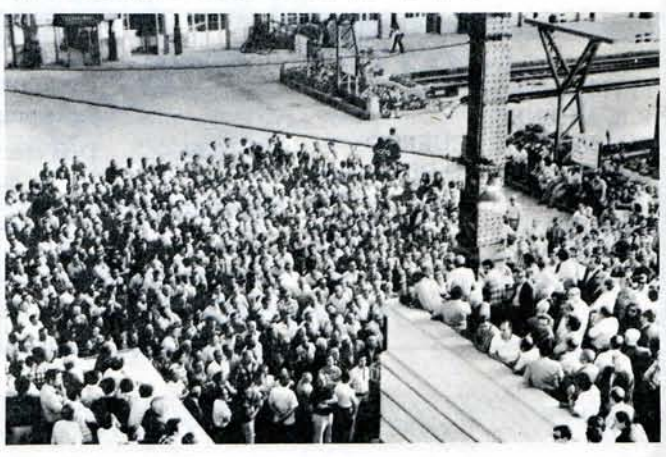
La afiliación al Sindicato de Pensionistas, no significa el abandono de los órganos unitarios de lucha que estén o puedan formarse en los distintos puntos de nuestra geografía. En Madrid, legalizada desde Noviembre de 1976, funciona la Asociación Provincial de Pensionistas que cuente en la actualidad con más de 12.000 asociados en unos veinte pueblos de la provincia y nueve barrios de la capital, cuya sede se encuentra en la Plaza de Puerta de los Moros, 8.—2°.

Como aclaración sobre la posible relación entre el Sindicato y la Asociación de Pensionistas, uno de los asociados de esta última puntualiza:

"Entre el Sindicato de Comisiones Obreras y la A.P.P. no existe ningún vínculo orgánico que los relacione, ya que cada uno dispone y se rige por sus propios estatutos. Esto, naturalmente, no impide que los afiliados a éste o aquel Sindicato o partido político, por su condición de pensionistas, estén en la Asociación y puedan ser elegidos, democráticamente, para desempeñar funciones en la directiva, pero que se deberán desarrollar alejadas de toda política partidista, planteando, en todo momento, una lucha reivindicativa independiente."

"No caemos, pues, en absoluto, en terrenos competitivos, siendo una cosa complementaria de la otra y correspondiendo a la Asociación, el papel aglutinante de los pensionistas afiliados y de una serie de compañeros que no lo están, bien por voluntad propia o por estársele vetado este derecho en el lugar de trabajo donde prestaba sus servicios en activo, —funcionarios, etc.etc.— para defender unas reivindicaciones comunes a todos."

"Como objetivos inmediatos tenemos en primer lugar, alcanzar un aumento de pensiones que situe la mínima en 15.000 Pts. Por otro lado, ya hemos solicitado la exención del pago en los transportes públicos y de la tasa de basuras que cobran los municipios, sin perder de vista, por supuesto, el resto de los puntos de la tabla reivindicativa".

T. SEBASTIAN

asamblea en P. PIO