Paro de los chóferes: del Cordobazo al Cordobesismo

Category: cordobesismo
escrito por Guillermo Posada | 22/06/2017



El conflicto con los chóferes rebeldes de la UTA, que en Córdoba mantuvieron un histórico paro de 10 días, terminó con una caza de brujas, encabezada por el intendente de Cambiemos Ramón Mestre, y el despido de 161 trabajadores. Hoy, en soledad, claman por sus fuentes de trabajo pero la drástica sanción recibe el respaldo de todo el "partido cordobés", que exige una vendetta. El legado de Atilio López en juego.

Por Guillermo Posada

"*Córdoba fue quizás la plaza donde más de cerca pudo olerse el perfume revolucionario que inundó los '60 y la primera parte de los '70*", recordó con ojos profundos y acuosos el genial escritor Andrés Rivera, desde le pequeño comedor de la biblioteca popular Bella Vista al sur de la ciudad de Córdoba en una entrevista hace más de una década.

Aquellos '70 empezaron a terminar –valga el giro por una vez- tras el Navarrazo y los 153 tiros que recibió el dirigente

colectivero Atilio López.

Su legado, el convenio colectivo de trabajo de la UTA Córdoba firmado en 1973 por delegación del sindicato a nivel nacional, que en tanto Unión que tiene la potestad de firmar los convenios colectivos y las paritarias, lo sobrevivió hasta nuestros días.

Aquel convenio se firmó en Córdoba, con sus particulares beneficios en relación a la normativa nacional, por la potencia política que alcanzó el gremio cordobés y a la legitimidad de su principal dirigente. Esa misma potencia fue la que propulsó también a Atilio López a la fórmula como vicegobernador de Obregón Cano.



Atilio López

Esta semana que quedó claro que todo aquello es historia que sólo se podrá contar en los libros. Desde la asunción de Ramón Mestre como intendente de Córdoba en el 2011, y la consiguiente reprivatización del servicio de transporte, el Convenio Colectivo de Trabajo 460/73 suscripto entre la UTA y la Fetap estuvo en vilo. Ahora la derrota del paro de este junio de 2017 amenaza con clausurar uno de los últimos resquicios la etapa de gloria de sindicalismo mediterráneo, que supo pedir ‘aceite porque huevos sobran’.

El nuevo panorama se aleja de aquellos aromas que describía Rivera, el auto de ‘La revolución es un sueño eterno’.

“*Pudieron rechazar las pretensiones de los choferes para que se actualice la pauta nacional a la esfera cordobesa, y ahora vienen por el convenio, no hay duda*”, dijo a s*tripteasedelpoder* un asiduo caminante de los pasillos del sindicato en Córdoba.

En ese marco, la ley de servicios básicos aprobada por la legislatura la semana pasada, aunque con visos de inconstitucionalidad, anticipa un avance contra el Convenio que UTA Nacional tiene a tiro de piedra. El mecanismo sería denunciarlo para proponer otro nuevo que pueda acordar con la Fetap.

Tal y como se pudo ver durante el conflicto, la exigencia del gremio de choferes que conduce Roberto Fernández, en la misma línea que la Fetap y la Municipalidad, fue no tratar los reclamos salariales locales y ceñirse al pobretón 21% acordado en Buenos Aires.

Es decir, no aplicar ese porcentaje a la suma nominal del básico para que desde allí repercuta en los adicionales de la escala Córdoba, que hacen al salario conformado, como se llama técnicamente en el ámbito laboral al sueldo total de bolsillo más los aportes previsionales y a la obra social.

Esto hubiese significado un 32% de aumento hasta abril del 2018, cometiendo el pecado de perforar el techo salarial impuesto por la administración Macri.

Pero, además, luego del paro, el gremio nacional tiene además la intención de descabezar a los cuerpos de delegados. Por eso, en una reunión que realizó el secretario de Interior Jorge Kiener en el predio que UTA tiene en Guiñazú, le exigió a más de 200 choferes que pidan la renuncia de los delegados, para lo cual reclamó que junten firmas, si quieren que UTA gestione la reincorporación de los 161 despedidos durante el conflicto.

De esta manera, el gremio reclama que las cabezas del cuerpo de delegados sean expuestas en plaza pública, dejando constancia que nadie puede alterar el status quo. La UTA no olvida que los delegados expresaron los reclamos de las bases de los choferes y es a estos que está dirigido específicamente el mensaje.

Kiener fue designado para manejar la conflictiva seccional durante el paro, a la vista que el interventor designado el año pasado fracasó ruidosamente en su gestión.

Ver [Rebelión en “La Docta”, el bondicordobazo en desarrollo]

Oriundo de Santa Fe, el dirigente de UTA arrastra denuncias periodísticas por desmanejos de subsidios de transporte en la capital de esa provincia, en complicidad con Alejandro Rossi, dueño de Autobuses Santa Fe y hermano del ex ministro de Defensa kirchnerista Agustín Rossi.



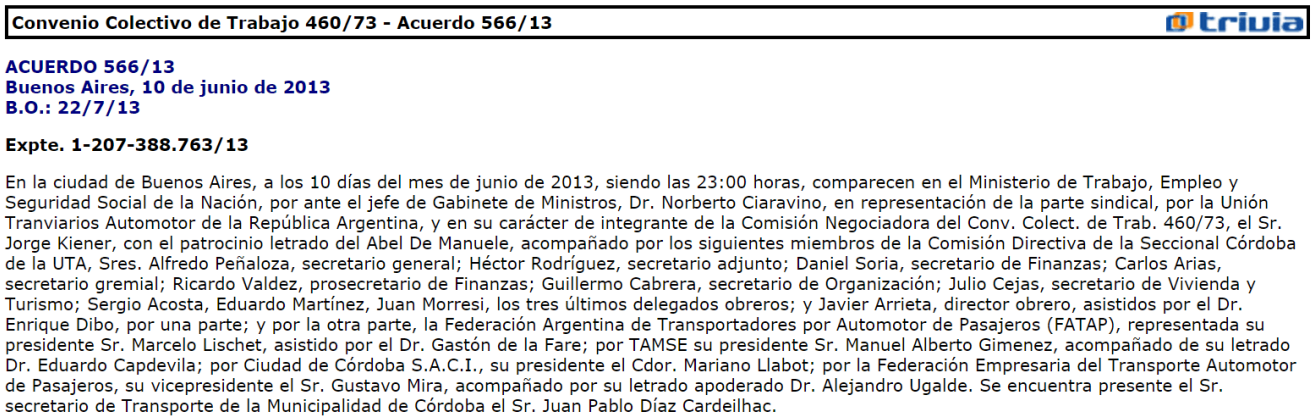
Jorge Kiener a la derecha

Despacito demoliendo derechos

En el ámbito laboral advierten una fuerte animosidad con algunos convenios colectivos que garantizan beneficios por encima de la media para los trabajadores comprendidos en

determinadas ramas de actividad. Así sucedió recientemente con los petroleros de Neuquén y Chubut, anunciados a comienzo de año. Otro tanto está en proceso con los trabajadores de la lechería (Atilra), mientras Sancor se debate entre la vida y la quiebra, momento que el macrismo encontró como ideal para introducir cambios a la baja en el convenio respectivo.

En igual sentido sucede con UTA Córdoba, cuya suerte comenzó a torcerse en 2013, con la privatización de la TAMSE y el arribo de ERSA al sistema de transporte. En octubre de ese año, el entonces secretario general de la seccional Alfredo 'Cuchillo' Peñaloza firmó un acta donde eliminó para ese año la adecuación de la paritaria nacional al convenio cordobés. En la oportunidad estamparon su firma, entre otros, Kiener por la UTA nacional y el Secretario de Transporte de la Municipalidad, Juan Pablo Díaz Cardeilhac y los representantes de Fetap.



Convenio Colectivo de Trabajo 460/73 - Acuerdo 566/13 triviа

ACUERDO 566/13
Buenos Aires, 10 de junio de 2013
B.O.: 22/7/13

Expte. 1-207-388.763/13

En la ciudad de Buenos Aires, a los 10 días del mes de junio de 2013, siendo las 23:00 horas, comparecen en el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, por ante el jefe de Gabinete de Ministros, Dr. Norberto Ciaravino, en representación de la parte sindical, por la Unión Tranviarios Automotor de la República Argentina, y en su carácter de integrante de la Comisión Negociadora del Conv. Colect. de Trab. 460/73, el Sr. Jorge Kiener, con el patrocinio letrado del Abel De Manuele, acompañado por los siguientes miembros de la Comisión Directiva de la Seccional Córdoba de la UTA, Sres. Alfredo Peñaloza, secretario general; Héctor Rodríguez, secretario adjunto; Daniel Soria, secretario de Finanzas; Carlos Arias, secretario gremial; Ricardo Valdez, prosecretario de Finanzas; Guillermo Cabrera, secretario de Organización; Julio Cejas, secretario de Vivienda y Turismo; Sergio Acosta, Eduardo Martínez, Juan Morresi, los tres últimos delegados obreros; y Javier Arrieta, director obrero, asistidos por el Dr. Enrique Dibo, por una parte; y por la otra parte, la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP), representada su presidente Sr. Marcelo Lischet, asistido por el Dr. Gastón de la Fare; por TAMSE su presidente Sr. Manuel Alberto Gimenez, acompañado de su letrado Dr. Eduardo Capdevila; por Ciudad de Córdoba S.A.C.I., su presidente el Cdor. Mariano Llabot; por la Federación Empresaria del Transporte Automotor de Pasajeros, su vicepresidente el Sr. Gustavo Mira, acompañado por su letrado apoderado Dr. Alejandro Ugalde. Se encuentra presente el Sr. secretario de Transporte de la Municipalidad de Córdoba el Sr. Juan Pablo Díaz Cardeilhac.

Acuerdo 566/13

A cambio de resguardar la fuente, desde el Ministerio de Trabajo de la provincia explican que "*la idea es emparejar para abajo, claro está. Desde ese momento entre empresa y municipio luchan denodadamente para nivelar escala salarial con el resto del país, es decir, reducir costo laboral*".

Otro tema que altera los ánimos del frente Municipalidad-Fetap-UTA Nacional es la reducción de la carga horaria en Córdoba respecto del régimen nacional en una hora, pasando de

ocho a siete.

Este beneficio para los choferes cordobeses se origina en una resolución de 1975, durante la intervención de Raúl Bercovich Rodríguez, cuando el gobierno provincial convocó a una comisión de salud laboral, para que estudiara la causante de la cantidad de carpetas psiquiátricas que sacaban los choferes. Se realizó en junio, en medio de la balacera que azolaba a la ciudad, con la participación de ministro de Gobierno Carlos Risso, el médico legista Oscar Carubini y el médico Alberto Moyano en representación de la Fetap y el psiquiatra Héctor Seia por parte de la UTA.

"*Entonces –recuerda Seia– había varias situaciones naturalizadas, determinados cansancios. Cuando los veíamos así los mandábamos a descansar porque los choferes empezaban a presentar patologías sicológicas, que podían derivar, incluso, en cuadros de invalidez*".

Seia sostiene que la comisión se reunió una sola vez y que al mes Risso firmó la resolución rebajando a siete horas la jornada laboral. "*Este régimen se respetó aun durante la dictadura. Muchos choferes hicieron juicios por reclamando indemnizaciones por invalidez donde salí de testigo y todos se ganaron*", asegura el médico. Risso terminaría preso en marzo del '76 junto con otros funcionarios de la provincia en la Penitenciaría de barrio San Martín.

En definitiva, el convenio colectivos de trabajo de UTA Córdoba cuenta con menor carga horaria y adicionales salariales, como la antigüedad que pasa de 1.5% a 2%, que terminan conformando un régimen con mejores salarios y menos horas de trabajo, situación que deja mal parada hace años a UTA nacional en todo el país, mientras que en Córdoba es la espina del sistema de transporte.

La intervención

El aumento de la conflictividad a partir de la privatización

de la Tamse tensó la relación entre la Municipalidad, la UTA y la Fetap con los trabajadores. Fue así que mientras se mantuvo en el cargo Peñaloza los paros se repitieron en 2013 y 2014, tanto por las diferencias en la liquidación de los haberes que liquidaba la empresa correntina, como por el vaciamiento de la concesionaria Ciudad de Córdoba.

Incluso en abril del 2014 el presidente de la firma, Mariano Llabot, denunció una maniobra para sacarla del medio entre la Municipalidad, UTA y ERSA.



Nota del diario La Voz del Interior.

En noviembre de ese año los trabajadores Autobuses Santa Fe también fueron al paro por diferencias en la liquidación, dejando en evidencia que el problema era el convenio cordobés. Ese mes se realizaron elecciones donde Peñaloza se presentó a la reelección y perdió frente a la lista de opositora encabezada por Ricardo Salerno.

La nueva conducción alertó sobre el peligro de que se genere un monopolio en el transporte por la caída de Ciudad de Córdoba, lo que podía conllevar a poner en riesgo el convenio colectivo.

Pero la misma tónica continuó con la nueva conducción de los choferes. En marzo de 2015 Salerno dijo que el “*nuevo sistema*

ha traído la precarización laboral, por que las empresas no cumplen con el convenio y la ley y hay constantes diferencias en el pago de salarios".

La Municipalidad respondió un mes después pidiendo la intervención del gremio, mientras Autobuses Santa Fe se quejó a través de su gerente Gerardo Ingaramo de los paros, mientras "*tienen los sueldos al día. Cobran el 45% del sueldo adelantado, es el único lugar del país que trabajan 7 horas y el único lugar del país donde tienen sueldos más altos*", machacando una vez más sobre el convenio colectivo.

En 2016 el panorama continuó cuesta abajo, repitiéndose los incumplimientos salariales y las desmentidas empresariales (y del intendente Mestre), la crisis de Autobuses Santa Fe y la incapacidad de la conducción local de la UTA para conducir los conflictos, desbordada por su pelea interna entre Salerno y el resto de la comisión directiva, al punto que el dirigente, poco dispuesto al trabajo según dicen desde la misma comisión directiva, denunciaba un golpe de Estado de interno.

La intervención de la seccional en septiembre del año pasado pareció, en este contexto una profecía autocumplida donde todos los actores enumerados –salvo los propios trabajadores- condujeron la situación a hacía la falta de conducción gremial local.

En el Ministerio de Trabajo describen aquel panorama: "*la falta total de comunicación entre la intervención y las bases hizo que a lo largo del año pasado y en lo que va de este, numerosas falencias de las empresas empleadoras llevaron a los trabajadores a hacer asambleas, y también huelgas. Los llamaban a Buenos Aires desde UTA nacional, pedían que levanten las medidas, así ellos se encargaban de solucionarles las falencias, pero lo real y cierto es que esas falencias aun hoy persisten, es decir, se levantaron por lo menos 4 o 5 paros a cambio de nada*".



Ricardo Salerno, ex tiular de la UTA Córdoba destituido por UTA Nacional

Si Mestre hubiese estado realmente interesado en garantizar el servicio y ahorrarles angustia a los usuarios quizás hubiera debido prestar atención a las recomendaciones del inoxidable Jorge Yoma, en vez de pedir una y otra vez la intervención del gremio. El riojano presume de su humor político por twitter, pero también suele hacer comentarios políticos dignos de prestar atención, como cuando aseguró que para el gobernante es mejor tener en frente dirigentes gremiales que a las bases amotinadas.



Twitter de Yoma

Con un interventor ausente de toda gestión y a Kiener bastardeando los reclamos de los choferes, la olla comenzó a hacer presión. Hace dos meses se realizaron elecciones en los cuerpos de delegados donde las listas patrocinadas por el oficialismo de la UTA nacional, y bien miradas por las empresas y el municipio, perdieron frente a candidatos combativos en Tamse, Aucor (a esta altura reemplazante de Autobuses Santa Fe) y Ersa. *"Esta es otra causa por la que UTA y las empresas junto al municipio jamás estuvieron dispuestos a escuchar ni mucho menos a dialogar con los trabajadores sobre sus reclamos, la estrategia era agravar para empujarlos a la ilegalidad y pedirles los desafueros*", abundan en Trabajo.

Epílogo

Diez agotadoras jornadas de paro concluyeron que la derrota total del conflicto. El 12 de junio a la noche, después de la movilización convocada por la CGT de Mauricio Saillen, se llevó a cabo una reunión en el subsuelo del Ministerio de Trabajo provincial.

Mientras los delegados dicen que fueron convocados, desde la cartera rechazan esta especie y afirman que el grupo se acercó por sus propios medios ya desgastado y pidiendo tregua. Lo cierto es que se llegó a un acuerdo para retrotraer la situación al acta firmada el viernes anterior, donde se levantaba el paro, se reincorporaban los 161 choferes despedidos, se devolvían las horas no trabajadas y las diferencias salariales se discutían en la conciliación obligatoria. Como último punto se establecía un adelanto de una suma fija de $6.180.

La versión sostiene que la Municipalidad de Córdoba estuvo de acuerdo y dio el aval, pero al mismo tiempo "*lanzó una encuesta telefónica, para que la sociedad cordobesa opine si los choferes despedidos debían ser reincorporados*". De forma que con un teléfono hacían tratativas para que levanten el

paro y con otro le pedía a la sociedad que opine sobre el destino de los despedidos.

Entonces cuando a la noche los delegados y las bases aceptaron la tregua para garantizar las fuentes laborales, habiendo anunciado incluso el levantamiento de la medida de fuerza, y solo restaba plasmarse ello en una simple acta. Pero el Municipio y las empresas con los resultados de la encuesta en mano ni siquiera se hicieron presentes: la sociedad ya había condenado a los choferes. "*A esa altura la Municipalidad y las empresas mostraron total desinterés por el motivo del paro y lo único que pretendían era disciplinar delegados*", concluyen.

Ver [EXCLUSIVO: Los Mestre y el negocio «mafioso» de los bondis en Córdoba]

Esta embestida del intendente Mestre, por cuyo ADN corre "*mano dura*", recibió el inmediato apoyo de la UTA Nacional quien a través de Kiener, calificó a los choferes despedidos de "*tarados*" y "*descerebrados*". "*Que sigan así, que sigan creyéndoles a esos tarados de delegados. Hoy pretenden que yo vaya de nuevo a pedir lo mismo que el viernes rechazaron*" disparó Kiener apenas terminado el conflicto.

Trascurrido algunos días, con los medios más importantes de Córdoba pidiendo la concreción de los despidos, únicamente el peronismo de la capital provincial, con un comunicado titulado "*Volvamos al dialogo, a la legalidad y preservemos la paz social*", saliendo en amparo de los choferes. "*Tras el largo conflicto del transporte en la ciudad de Córdoba, que dejó graves secuelas en distintos sectores de nuestra ciudad y que puso en riesgo la paz social; los Legisladores y Concejales de Unión por Córdoba de Capital, la Juventud Peronista y Dirigentes del PJ de la Capital, expresamos nuestra preocupación por la resolución que tuvo por parte de los empresarios y del municipio, que concluyó con el despido masivo de trabajadores y trabajadoras del servicio público del transporte*" expresaba la epístola.

Pero, este pedido del peronismo capitalino, fue rápidamente ninguneado por su máximo líder, el gobernador Juan Schiaretti, aliado político del amarillo Mestre. *"Desconocía el documento y no fui consultado*" se atajó el mandatario luego del acto por el día de la bandera. "*Quienes deben decidir en el marco de la legislación vigente, si hay o no reincorporaciones son los empresarios y los trabajadores representados en UTA nacional y el Gobierno provincial no tiene por qué emitir opinión al respecto*" agregó.

Ver BONDICORDOBAZO: «mano dura» Mestre, con respaldo de Nación, Provincia, y UTA Nacional, encabeza la reacción

Los 161 choferes despedidos comenzaron a recibir sus liquidaciones en sus respectivas cuentas bancarias, mientras el 'partido cordobés' termina descerrajando el tiro 154 a la figura eterna de Atilio López.