

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

Category: cordobesismo

escrito por Leandro Rosso | 17/06/2017



En un audio grabado al ministro de Trabajo cordobés Omar Sereno que se reproduce en esta nota, aseguró que *“el transporte público es un servicio público de mafias asociadas en el negocio con la mafia del Estado”*, señalando al intendente Mestre como perteneciente a ella. Al respecto, como intendentes de la ciudad de Córdoba, Ramón Mestre padre e hijo metieron la mano profundamente en ese negocio mafioso. El actual jefe comunal de Cambiemos, le entregó a su íntimo amigo el correntino Juan Carlos Romero, el zar del transporte litoraleño y dueño del Grupo ERSA, el 75% de los corredores del transporte cordobés, a costa del desguace de las empresas locales. A la par de que la gobernación del PJ, al mando de José Manuel de la Sota y Juan Schiaretti, otorgaron al mismo grupo el negocio del transporte de pasajeros interurbano. Y de yapa además, entre ambos partidos UCR y PJ, se repartieron el negocio mafioso de la recolección de basura. El costo

laboral más importante de estos negocios mafiosos son los choferes, siendo esta la raíz del bondicordobazo, o paro salvaje que recientemente soportó la Ciudad de Córdoba.

Por Lea Ross | @LeandroRoss

Parecía el fin del conflicto. El lunes estaba terminando y ya era el martes a la medianoche. A esa hora, los portales web de los principales medios de comunicación de Córdoba habían sentenciado el final de la historia: se había anunciado el levantamiento del paro. Fue a partir de un acuerdo entre el Ministerio de Trabajo de la Provincia y los choferes que mantenían su plan de lucha desde el lunes de la semana pasada. Se había acordado la rediscusión de la paritaria, la reincorporación a los despedidos durante el conflicto y el pago de los salarios por los días de paro. Fue la noticia que muchos querían leer.

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

Pero una hora después de que los medios de comunicación anunciaron el levantamiento del paro, pusieron en reversa la noticia, a partir de las declaraciones del intendente Ramón Javier Mestre en consonancia con los empresarios de la FETAP (Federación Empresas de Transporte Automotor de Pasajeros) quien hablando en plural como si fuera un empresario, aseguró que serían *“intransigentes”* y *“no vamos a reincorporar ningún despedido... y no se van a pagar las horas no trabajadas: acá el que no trabaja, no cobra”*. Haciendo honor así a la fama de *“mano dura”* que lo acompaña como zaga familiar, y a algo mucho más grave, como se verá seguidamente.

Ver [BONDICORDOBAZO: “mano dura” Mestre, con respaldo de Nación, Provincia, y UTA Nacional, encabeza la reacción](#)

El conflicto finalmente tuvo sus últimos estertores en la mañana del martes, cuando los delegados díscolos aceptaron suspender el paro sin condiciones, a cambio de la apertura de lo que seguramente serán morosas negociaciones. Pero además de

la “mano dura”, los Mestre cargan una tradición de duras intervenciones en el lucrativo negocio del transporte urbano de pasajeros, que no ha sido precisamente en función de los intereses y bienestar de los usuarios, ni de la economía del servicio, ni del bienestar de sus trabajadores.

Ramón Mestre padre y su revolución en el transporte de pasajeros

Curiosamente, apenas asumió la intendencia de la ciudad capital cordobesa en 1983, Ramón Mestre padre se enfrentó duramente con el grupo Macri, que detentaba la recolección de la basura en Córdoba con la empresa ASE0. A la que Mestre consideraba una “mucama onerosa” que se llevaba el 50 % de la recaudación municipal. Razón por la que pese a ofertas de Franco Macri de disminuir el precio de sus servicios, Mestre padre, tras un duro conflicto con ese grupo bajo la consigna “ASE0 o Liberación”, terminó rescindiendo la concesión, que luego pasó a detentar el conglomerado cordobés grupo Roggio. No obstante, los vástagos de Franco y Ramón hoy parecen haber olvidado esas cuitas de antaño, al integrar en Córdoba al frente electoral Cambiemos, y al haber enfrentado unidos ambos gobiernos la insurrección de los choferes.

Seguidamente, Mestre padre la acometió contra el servicio de transporte de pasajeros, que se habían ido nucleando en empresas, a partir de choferes que eran dueños de sus ómnibus. Y no se puede discutir que Mestre padre fue un innovador, ya que mediante el cospel eliminó el cobro de boletos por parte del chofer, liberándole las manos para que se dedicara a manejar. De esta manera, duplicó la velocidad promedio de los bondis, con lo cual redujo la flota de ellos a la mitad.



Derecha intendente
Ramón Bautista Mestre
1983 – 1991

Y además, en un entendimiento con el Banco de la Provincia de Córdoba y la fábrica de camiones Fiat Iveco instalada en Córdoba, renovó la flota con camiones disfrazados de ómnibus. Que tenían un motor enormemente ruidoso y trepidante, con refrigeración a aire y unos frenos que al activarse sonaban como sirenas.

Razón por la que la revolución en el transporte estuvo lejos de ser en función del bienestar del pasajero, quién por contrario ante la brusquedad del manejo por el aumento de la velocidad en las estrechas calles de Córdoba, debía ir aferrado de lo que podía, y tras un corto viaje se bajaba del bondi como bailando shimmy.

Pero si lo fue para las empresas nucleadas en la FETAP, que disminuyeron ostensiblemente sus costos y capital en giro, pero no bajaron el precio del boleto. Al que por contrario con una estrambótica “fórmula polinómica” inventada por Mestre, que aún rige en la actualidad, lograron de mantenerlo al nivel de un dólar.

Luego se fue conociendo algunos entresijos de esa revolución, como el hecho de que el yerno de Ramón Mestre padre y cuñado de Ramón Mestre hijo, el actual diputado provincial y jefe de la bancada de Cambiemos, Orlando Arduh, pasara a ser un fuerte

accionista de la empresa Ciudad de Córdoba. Y otro tanto se hablaba de la empresa Coniferal. Empresa que además mostrando su estrecha relación con el poder político, luego durante la intendencia del sucesor de Mestre, Rubén Martí, se vio involucrada en un negociado de tierras típicamente radical.

Consistente en la compra de un terreno a un particular, y la reventa de una parte del mismo, a precio varias veces superior a la Municipalidad, para que en ella se instalara el CPC (Centro de Participación Comunal) Colón, haciendo así la empresa de transporte de pantalla inmobiliaria. Finalmente también trascendió que las compañías de ómnibus debían contratar los seguros de su flota a través de la escribanía que detentaba su esposa Cristina Sueldo. Pero finalmente, toda esa estructura empresaria se deshizo tras la crisis del 2001, con su desdolarización y congelamiento de las tarifas.

Ramón Mestre hijo y su revolución correntina del transporte

Desde que asumió Ramón Mestre hijo a la intendencia en 2011, el sistema se hundió en un acelerado proceso de cartelización. Porque si ha habido un eje en las políticas de transporte que este llevó a cabo, ha sido una notable concentración para una sola empresa, cuya relación se remonta a la polémica intervención de la provincia de Corrientes por parte de Mestre padre. Testaferros, concentración económica, acuerdos espurios, todo se forja de la mano del correntino Juan Carlos Romero, el dueño de la empresa ERSA, quien actualmente acapara las tres cuartas partes de las líneas de colectivos.



Juan Carlos Romero. Foto de archivo.

Juan Carlos Romero es considerado como el Zar del transporte en el norte del país. Su nave insignia es el grupo ERSA, cuyo principal compañía es la Empresa Romero Sociedad Anónima, creada en el año 1963. Antes que Ramón Javier Mestre asumiera la intendencia de Córdoba Capital, Romero no tenía ningún negocio en esa ciudad. Y ahora, desde el año pasado, ha concentrado el 75% de los corredores del transporte urbano de pasajeros, y el 50% de la recolección de residuos.

En sus comienzos, el grupo ERSA comenzaba a expandirse por la región noroeste del país, haciendo circular sus vehículos por las calles de las provincias de Corrientes, Chaco, Santiago del Estero, Entre Ríos y Santa Fe. Y finalmente sus viajes llegaron a las tan deseadas ciudades concentradas de Buenos Aires y Córdoba. Además de haber traspasado las fronteras y realizar inversiones en países vecinos como Paraguay.

Desde archivos de la prensa correntina, se señala que a mediados de los años noventa, la empresa de Juan Carlos Romero soportaba un estancamiento financiero en sus balances. Pero tuvo la suerte que en diciembre de 1993, había asumido a la gobernación de Corrientes nada menos que su primo: Raúl "Tato" Romero Ferís. Desde allí, el "Tato", con una fuerte sintonía con la presidencia de Carlos Saúl Menem, le regaló a ERSA la concesión de la Terminal de Ómnibus, que le permitió estabilizar sus números.

Hoy, el ex gobernador correntino, primo del presidente de ERSA, está condenado por la justicia por distintos casos de corrupción, y está inhabilitado de ejercer nuevamente la función pública. Su último traspié la dio el Superior Tribunal de Justicia de Corrientes en el año 2015, donde ratificó la condena que recibió en el 2011 por peculado. Fue acusado de haber malversado fondos que eran destinados para las víctimas de inundaciones ocurridas en el año 1998, durante su gestión como intendente.

Precisamente, fue durante su intendencia en la capital, cuando se llevó a cabo la intervención a la provincia de Corrientes en el año 1999, por iniciativa del presidente Fernando de la Rúa. Allí, arribaron varias figuras del radicalismo cordobés, entre ellos el actual ministro de comunicaciones Oscar Aguad y Ramón Mestre, padre del actual intendente de la capital cordobesa. A pesar que esta intervención interrumpió la gestión del "Tato" en la capital correntina, eso no evitaría el lazo que uniría a Ramón Javier Mestre (h) y Juan Carlos Romero.

La cartelización del transporte de Córdoba con



Bienvenidos a ERSA!

ERSA

El proceso de la concentración del negocio del transporte público de la ciudad de Córdoba en manos de la empresa ERSA, de Juan Carlos Romero, fue tan lento como predecible. Que sólo pudo lograrse mediante la catarata de beneficios que le otorgó la actual gestión municipal de la UCR Cambiemos, demostrando un evidente acuerdo latente entre el radicalismo cordobés y el empresariado correntino.

Ver [Ramoncito y su crecimiento patrimonial a lo bestia](#)

La llave para entrar a Córdoba fue el anuncio de la privatización de TAMSE (*Transporte Automotor Municipal Sociedad del Estado*) la única empresa estatal de transporte, que ocupaba más de la mitad de los corredores de la ciudad, y había sido creada por el ex intendente Luis Juez, tras la crisis del transporte que se produjo después del 2001. Las restantes estaban en manos de dos privadas locales: Ciudad de Córdoba SACIF y Coniferal SACIF.

ERSA obtuvo la licitación para realizar los viajes de los recorridos de TAMSE, mediante una UTE con Autobuses Santa Fe SRL, perteneciente a Alejandro Rossi, hermano del ex ministro K de defensa Agustín Rossi. Así hoy la TAMSE residual solo sale a las calles, mediante la circulación de trolebuses.

A partir de allí, ERSA comenzó a comportarse como un “pacman” que se fue apropiándose del resto de los corredores, sacándose

de encima alguna que otra empresa de por medio, como si fueran competidoras.

Los regodeos entre la actual gestión municipal con la empresa quedaron expuestos de manera visceral en abril de 2014, cuando en el programa de televisión ADN tuvieron como invitado en el estudio al que era en ese entonces el viceintendente de la ciudad, Marcelo Cossar. Quién tuvo que reconocer que junto con el intendente, su secretario privado, y sus respectivas esposas, habían viajado en un jet privado para asistir en 2013 a la fiesta aniversario número 50 de ERSA en Corrientes, todo pagado por la propia empresa.

Dicha confesión, le significó una denuncia por dádivas de parte de Luis Juez, actualmente también dirigente del bloque Cambiemos. Aun cuando en julio se libraron allanamientos en las oficinas de ERSA -tanto en Córdoba como en Corrientes-, la causa quedó archivada justo el día anterior a la feria judicial, por el Fuero Anticorrupción cordobés, creado por el gobierno peronista. Que se ha convertido en una garantía de impunidad para el poder político bipartidista.

Ver <https://www.youtube.com/watch?v=ld2B0uNwNZ0>

Chau Ciudad de Córdoba SACIF

Luego del sincericidio de Marcelo Cossar frente a las cámaras de televisión, el presidente de la empresa Ciudad de Córdoba SACIF, Marcelo Llabot, realizó declaraciones en medios radiofónicos contra la gestión municipal, acusándola de conceder una serie de "favoritismos" con ERSA, en detrimento de su empresa.

Señaló, por ejemplo, que en el año anterior, su empresa había solicitado un incremento en los subsidios para paliar el incremento de salarios pactado en las paritarias: *"Al mismo tiempo que habíamos planteado este pedido, que jamás se le dio una respuesta, se le otorgó un subsidio especial a la UTE ERSA - Autobuses Santa Fe, cosa que a nosotros no le encontramos*

justificativo”, señaló en Radio Universidad, y además apuntó: “De ahí que estamos atravesando este problema financiero de Ciudad de Córdoba SACIF, que viene desde aquella época”.

Agravando esta situación, Llabot denunció que la Municipalidad autorizó que algunas líneas de ERSA, invadieran zonas de exclusividad de la empresa Ciudad de Córdoba asignadas por el pliego de condiciones, como son las avenidas Ricchieri y Colón, donde hay un alto caudal de pasajeros: *«Esto ha generado preocupación en el personal y en la empresa porque está concretamente disminuyendo los ingresos. Por efecto del nuevo sistema hemos perdido cerca de 20 mil pasajeros diarios y cuando estas líneas ocuparon corredores de exclusividad de Ciudad de Córdoba, perdimos 10 mil pasajeros más por día».*

Cuatro meses después, en agosto de 2014, Ciudad de Córdoba perdió su concesión de transporte en Córdoba capital, y sus recorridos fueron absorbidos por las otras tres empresas. ERSA con las líneas de colectivos 20, Autobuses con los 70, y Coniferal con los dos corredores barriales.

A su vez el año siguiente, en marzo de 2015, el Gobierno de la Provincia declaró la caducidad de Ciudad de Córdoba para seguir prestando los servicios de transporte interurbano de pasajeros, que realizaba en las zonas de Punilla, Sierras Chicas y Traslasierra. Quién tomó inmediatamente sus recorridos, de manera provisoria, fue nuevamente ERSA, haciendo su debut en los recorridos por fuera de la capital cordobesa. Y luego en la apertura de sobres para la licitación de las rutas que dejó Ciudad de Córdoba, ERSA fue la única que presentó oferta.

Con lo cual ERSA, no solo fue beneficiada por el radicalismo capitalino, sino también por el PJ cordobés, cuyo gobernador entonces era José Manuel de la Sota, del mismo partido que el actual gobernador Juan Schiaretti, quien se solidarizó con Mestre durante el reciente bondicordobazo.

Chau Autobuses Santa Fe

Luego de la desaparición de Ciudad de Córdoba, con sospechas de que se produjo por los tratos “favoritistas” que realizaba el municipio a favor de ERSA, la empresa correntina fue por su próximo objetivo. El 1 de julio de 2014, ERSA y Autobuses Santa Fe habían creado un fideicomiso en común. Se realizó mediante un registro de la AFIP, bajo el nombre de “Fideicomiso Córdoba”, que se daba de alta para el pago del impuesto a las ganancias, y tenía la titularidad de una cuenta corriente propia en el banco de la Provincia de Córdoba (Bancor).

“Con notas a la Municipalidad, la Provincia y la Nación, las dos empresas pidieron la semana pasada que todos los ingresos de la recaudación y de los subsidios que perciben actualmente o los que les correspondan en el futuro sean transferidos a este fideicomiso, que tiene asociada una cuenta en Bancor”, detallaba Ary Garbovetzky, quien fue el periodista que reveló la existencia de este fondo común.

“Concretamente -continuaba Garbovetzky- solicitaron a la Nación que gire a Fideicomiso Córdoba los valores correspondientes a los subsidios por unidad (Sistau), combustibles (CCP Gasoil) o aumentos de choferes (CCP salarial); a la Provincia que deposite los anticipos del Boleto Educativo Gratuito (BEG) y a la comuna, las recaudaciones por boleto. La Provincia objetó el trámite y el fideicomiso aún no recibió estos flujos de fondos. Y la Municipalidad pidió más precisiones antes de acceder a este pedido, según confió el concejal (y abogado administrativista) Lucas Cavallo.”

Se sospecha que esto estaba relacionado con la situación delicada que padecía en ese entonces la empresa Autobuses Santa Fe, que cargaba en sus espaldas una deuda de más de 100 millones de pesos, más el registro de 52 cheques rebotados por parte del Banco Central.

Dos años después, en octubre de 2016, Autobuses Santa Fe anunció la escisión de sus filiales de distintas ciudades, en particular la de Córdoba. La que desde entonces pasó a llamarse Autobuses Córdoba SRL o AUCOR. La que seguidamente firmó un “convenio de colaboración” con ERSA, para que la empresa correntina se hiciera cargo de distintas funciones operativas. Consistentes en el mantenimiento, la gestión del taller, la operación del tráfico, y lo operativo diario, etc.

En la práctica, esto significó la canibalización por parte de la empresa de Juan Carlos Romero, de los corredores que correspondían a la empresa de Alejandro Rossi, permitiendo de esta manera expandir sus negocios en sus recorridos. Una absorción “encubierta”, ya que los pliegos de licitación prohíben que una misma empresa se apodere de la mitad de los corredores.

Y en el mes de octubre de ese año, la Municipalidad decidió quitarle la línea de colectivos 70 a Autobuses Santa Fe, que anteriormente eran de Ciudad de Córdoba, para transferirlos a su empresa favorita: ERSA.

37% de subsidios para unos pocos y 37% de tarifazos para todos

≡ **télam** Política Economía Sociedad Provincias Deportes Internacional Espectáculos Cultura Turismo Tecnología 🔍 ⚙️

ECONOMÍA

26/04/2016 ANUNCIO

Aumentan 37% los subsidios a colectivos para mantener las tarifas en el Interior

La medida permitirá cubrir íntegramente los aumentos salariales y del precio del combustible de este año y revertir la inequidad existente en la distribución de este beneficio entre el área metropolitana y las provincias.



En abril de 2016, el gobierno de Mauricio Macri, de la mano de su ministro de transporte Guillermo Dietrich, había

beneficiado a los empresarios del transporte público de pasajeros, mediante el anuncio de un incremento del 37% en la inyección de subsidios para los transportistas del interior del país. Se trataba de un monto que pasó de los 10.700 a los 14.100 millones de pesos.

La distribución de esos fondos eran para solventar la mitad de los costos de los vehículos, para paliar los incrementos salariales, y los gastos en combustibles. *“Estamos trabajando con cada intendente para mejorar el transporte público. Estamos haciendo metrobuses en Rosario, donde ya definimos un segundo corredor; otro en Santa Fe; proyectos en Córdoba y Corrientes”*, señaló el ministro Dietrich, los que hasta el día de la fecha en Córdoba esos proyectos saltan a la vista por su invisibilidad.

Todo esto se logró mediante la intervención y el looby de Juan Carlos Romero, desde su puesto como presidente de la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP).



Reunión con intendentes en 2016 para el aumento de subsidios del 37%.

A la izquierda de Rogelio Frigerio, está Ramón Mestre. Ph: Casa Rosada.

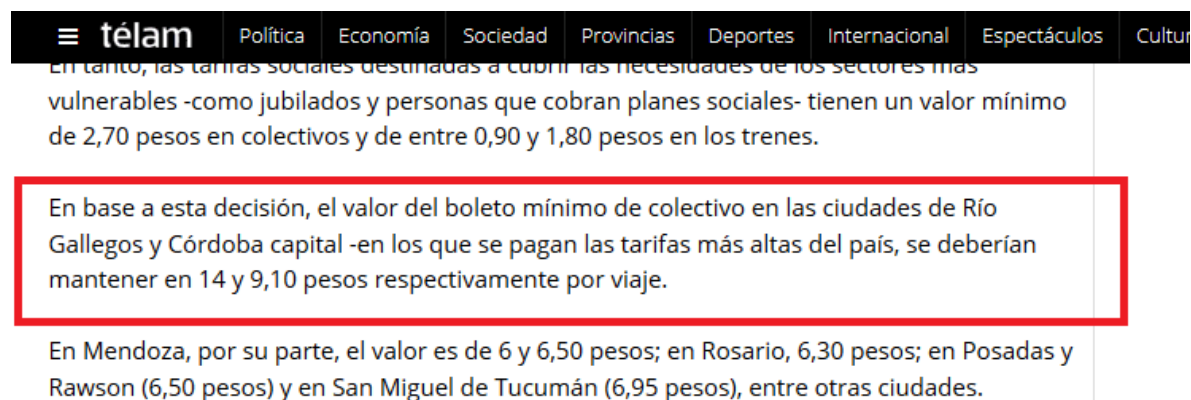
Según señala un cable de la Agencia de Noticias Télam

perteneciente al Estado Nacional, está política de subsidios estaba destinada a que no aumentara el precio del boleto, en particular en las ciudades que padecen los boletos más caros, como es el caso de Córdoba:

“En base a esta decisión, el valor del boleto mínimo de colectivo en las ciudades de Río Gallegos y Córdoba capital - en los que se pagan las tarifas más altas del país, se deberían mantener en 14 y 9,10 pesos respectivamente por viaje”.

Ver

<http://www.telam.com.ar/notas/201604/144987-aumento-subsidios-transporte-publico-interior.html>



En tanto, las tarifas sociales destinadas a cubrir las necesidades de los sectores más vulnerables -como jubilados y personas que cobran planes sociales- tienen un valor mínimo de 2,70 pesos en colectivos y de entre 0,90 y 1,80 pesos en los trenes.

En base a esta decisión, el valor del boleto mínimo de colectivo en las ciudades de Río Gallegos y Córdoba capital -en los que se pagan las tarifas más altas del país, se deberían mantener en 14 y 9,10 pesos respectivamente por viaje.

En Mendoza, por su parte, el valor es de 6 y 6,50 pesos; en Rosario, 6,30 pesos; en Posadas y Rawson (6,50 pesos) y en San Miguel de Tucumán (6,95 pesos), entre otras ciudades.

Seis meses después, y dentro de ese mismo año, la profecía de la agencia de noticias del gobierno de Macri no se cumplió. Ya que el Concejo Deliberante de la ciudad de Córdoba aprobó el aumento del boleto, que pasó de los 9,15 pesos al precio que rige actualmente, 12,55 pesos. Como si fuera un chiste de pésimo gusto, ese incremento rondó en el 37%, el mismo incremento que se le dio a las empresas concesionarias que manejan los colectivos de Córdoba, en especial a ERSA.

El boleto de colectivo subiría un **37** por ciento

La propuesta del ejecutivo municipal ingresará hoy para ser tratada en el Concejo Deliberante.



También la basura

Como puede observarse, el correntino Romero, el Zar ya no solo del transporte norteño, sino también del de La Docta, ha sido un verdadero referente actual de la patria concesionaria cordobesa. Recibiendo múltiples beneficios tanto de parte del radicalismo, como del peronismo, a partir de la entrega en bandeja del sistema de transporte urbano e interurbano. Teniendo como contrapartida el cercenamiento de una empresa local, como fue Ciudad de Córdoba, como así también la santafecina Autobuses Santa Fe.

Pero no solo fue del transporte de pasajeros, sino también de otra actividad semejante, la recolección de basura. Ya que la gestión de Mestre también le concedió la mitad de la privatización de la empresa estatal de basura CRESE, por medio de su filial Logística Urbana SA, LUSA SA. Ocupándose de recoger los residuos de la zona del Río Suquía hacia el norte, realizando un servicio que deja mucho que desear por parte de los vecinos.

Recibiendo incluso el beneficio de la exención del impuesto al sello, con una ley aprobada expeditivamente por el Poder Legislativo provincial, solo con los votos de Unión Por

Córdoba (PJ) y la Unión Cívica Radical. Justo un 18 de febrero de 2015, cuando los cordobeses sólo hablaban de las trágicas inundaciones en las Sierras Chicas, como si los bloques aprovecharán ese momento para que la noticia pasará desapercibida.

Ver [En medio de las inundaciones Mestre y De la sota se hicieron de 200 millones](#)

Mestre y el disciplinamiento de la UTA provincial

El punto clave del motivo del bondicordobazo, fue la aplicación del incremento salarial, que se torna desfasado entre lo que se acuerda a nivel nacional y el acuerdo local. Y que no es una novedad.

El 2 de junio pasado, UTA Nacional cerró paritarias con un aumento del 21% escalonado: 8% a partir de junio, otro 7 % no acumulativo en diciembre, y otro 6% no acumulativo desde enero a marzo de 2018; mas el pago de un retroactivo de \$ 5.860 a mediados de junio. Configurando en definitiva un aumento promedio en el año en curso de un 7,5 %, no obstante que la fecha arrastra una inflación acumulada del 10,5%. Llevándose por su parte el sindicato un 2 % adicional sobre esos haberes, para sus enjuagues que hacen desde siempre.

“UTA nacional nos provoca con un 8% de aumento para nuestro sueldo para todo el año. Nosotros no desconocemos ni rechazamos el 21% que viene de Buenos Aires. Lo único que pedimos es que sea aplicado como corresponde, en su porcentual de cifra nominal al básico de Córdoba y de una sola vez. No que sea en tres tramos. De una sola vez retroactivo a enero”, apuntaba Erica Oliva, delegada de transeúntes de la TAMSE.

Esta discusión sobre el desfasaje entre el cálculo del incremento en el “básico conformado”, que es el que se lleva a cabo desde UTA Nacional, sin tener en cuenta los adicionales “no remunerativos”, los viáticos, y la antigüedad, y el incremento a partir del sueldo total o bruto, que es lo que

vienen reclamando los cordobeses, no es nada novedoso.

La novedad de lo que ocurrió es que se desató a partir de un gremio intervenido desde Buenos Aires, con la cual los choferes de Córdoba perdieron su representación gremial genuina en Córdoba. Lo que explica la anarquía e inorganicidad con la que se desarrolló el bondicordobazo, sostenido por delegados gremiales que acababan de ser elegidos por sus bases, altamente descontentas tanto con la intervención porteña, como con las negociaciones paritarias desarrolladas por la UTA nacional.

Meses antes de la asunción del actual intendente en el 2011, con el ascenso de Alfredo Peñaloza a la secretaría general de UTA Córdoba, en sus negociaciones con la FETAP cordobesa, UTA Córdoba comenzó a reclamar un incremento a partir del sueldo total o bruto. En ese entonces, se logró acordar una elevación del 23% al básico retroactivo a enero. A diferencia de la nacional que fue del 21% sobre el básico conformado.

Los incrementos salariales son cubiertos por las empresas mediante subsidios que se entregan desde la Nación. En consecuencia la diferencia entre lo pautado a nivel nacional y lo reclamado desde Córdoba, se fueron solventando con fondos municipales.

En el 2013, la brecha entre el porcentaje nacional y el local comenzó a agudizarse. Se había cerrado la paritaria nacional en 23%, mientras que los choferes cordobeses reclamaban el 36%. Una brecha cercana a lo que fue el conflicto actual: el nacional fue de 21% y los cordobeses quieren un 32,5%.

En 2014, Peñaloza no pudo obtener la reelección y perdió frente a la lista opositora encabezada por Ricardo Salerno, quien aseguró que su antecesor nunca se preocupó por la tercerización de la TAMSE, y el desguace de la empresa Ciudad de Córdoba. Calificando además a ERSA y Autobuses Santa Fe de «monopolios», que no invertían en las unidades para elevar la

frecuencia de los vehículos. Durante su gestión, ocurrieron distintos acontecimientos, como asambleas no organizadas por el gremio, que frenaron la circulación de vehículos y quemas intencionales de vehículos. Salerno denunciaba que detrás de esto, estaba la gente de Peñaloza.

En consecuencia en septiembre de 2016 UTA nacional, intervino la UTA Córdoba encabezada por Salerno, designando en su reemplazo al santafesino Luis Arcando, que venía de ser expulsado de Formosa, donde cumplió la misma tarea. Con la evidente misión de imponer el orden nacional, en sintonía con las empresas de transporte, el ministerio de Transporte nacional a cargo de Guillermo Dietrich, y el intendente Mestre. Y con el disgusto de las bases y delegados gremiales cordobeses, originándose así el bondicordobazo.

Mestre el propiciador de las mafias de los bondis

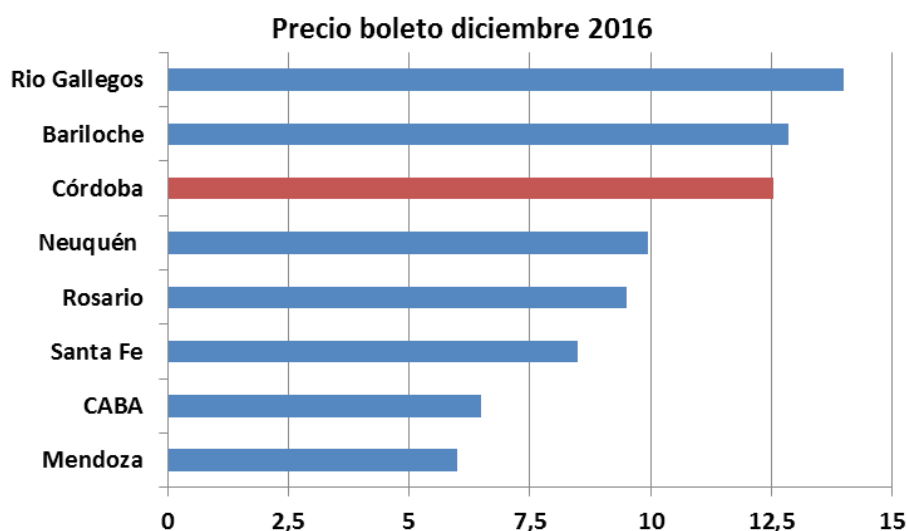
Los despidos con motivo del bondicordobazo, finalmente alcanzaron a **161 choferes**. **60** de TAMSE, 19 de Coniferal, 37 de ERSA, y 45 de AUCOR. O sea que entre Mestre (TAMSE) y el correntino Romero (ERSA y AUCOR) despacharon 142 choferes, el 88 % del total. Con la pretensión declarada de dar un duro escarmiento, para disciplinar de una vez por todas a un sindicato revoltoso. Mientras que por su parte los muchachos de la UTA porteña, se ofrecían a intermediar en esos despidos, siempre y cuando obtuvieran la renuncia de los delegados que habían impulsado el paro, para así domesticar a la filial de UTA Córdoba.

Por su parte las delegadas de TAMSE hicieron una denuncia ante el INADI, por discriminación de género, alegando que las choferes despedidas que manejan los trolebuses llegaban a 60. Lo cual representa casi el 40 % del total de los despedidos, no obstante que la proporción de choferes mujeres solo llega al 7 % del total, cuya responsabilidad es directamente de Mestre.

A la par que a lo Patrón Costa, Mestre anunciaba con fines de escarmiento, que no iba a haber reincorporaciones de despedidos, ni pago de días de huelga, se explayó sobre el costo Córdoba de los choferes diciendo:

«Los choferes del transporte urbano de pasajeros en esta ciudad tienen un convenio colectivo que les permite trabajar una hora menos que cualquier trabajador, como chofer en cualquier lugar de la Argentina, cobran un 20 por ciento más de sueldo... El promedio de sueldo de un chofer en cualquier lugar de la Argentina es de 25 mil pesos, casi 26 mil pesos y en esta ciudad, después de la paritaria nacional que se celebró hace 26 días tienen un sueldo que es de 29.900 pesos, casi 4 mil pesos más que la media, más el dos por ciento por año de antigüedad. Saquen sus propias conclusiones».

Por un lado Mestre se refería así al monto que cobrarán los choferes en enero próximo, tras los sucesivos aumentos pactados en la paritaria nacional. Pero nada dijo del extraordinario precio que tiene el boleto en Córdoba, que de ninguna manera se puede justificar por ese pequeño plus salarial cordobés, que según Mestre no llega al 20 %.



Como se ve en el gráfico, Córdoba tiene precios similares a los de ciudades mucho más pequeñas ubicadas en la Patagonia, como Río Gallegos y Bariloche, con condiciones climáticas mucho más adversas. Que duplica el precio de ciudades como la

CABA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y Mendoza, y superan un 32 % de ciudades equiparables, como la de Rosario.

Por lo cual la mezquina posición de Mestre en cuanto el costo laboral cordobés, contrapuesta con la generosidad en la fijación del precio del boleto, solo tiene como explicación lógica, además de tratar de reducir los subsidios estatales al transporte, la de maximizar la renta empresaria, que acapara principalmente su amigo correntino Juan Carlos Romero, como si fuera socio de este.

Actitud que concretó de entrada, apenas asumió en diciembre del 2011, mes en el que dispuso un reajuste del precio del boleto del 20 %, seguido sucesivamente de otros. Haciendo así que el mismo pasara de \$ 2,50 antes de asumir, a \$ 12,55, que es el precio que rige desde diciembre de 2016. Representando esto un incremento del 402 % en el precio del boleto, contra un incremento paralelo en el costo de la vida de solo un 291 %.

El ministro Sereno y la mafias empresarias y estatales

Desde las mismas esferas oficiales trasciende que el transporte urbano es un negociado mafioso, según trascendió en una conversación que mantuvo el ministro de Trabajo de la Provincia, Omar Sereno, con gremialistas de la UTA, que estos atinaron a grabar. La que se reproduce a continuación parcialmente, en la parte donde dijo que *“el transporte público es un servicio público que, como corresponde a todo servicio público en manos de privados, es un servicio de mafias asociadas en el negocio con la mafia del Estado”*.



Ministro de Transporte cordobés Omar Sereno

<https://stripteasedelpoder.com/wp-content/uploads/2017/06/Ministro-de-Transporte-cordobés-Omar-Sereno.mp3>

Mencionando concretamente a Mestre y sus entendimientos con el empresario correntino Romero, de ERSA; y el santafesino Rossi, de Autobuses Santa Fe. Y cuando la conversación giró a que esas empresas también prestan servicios provinciales concesionados por la gestión que él integra, y que según sus balances no deberían haber recibido esas concesiones, irónicamente Sereno dijo que ese “es el arte de la política”.

Antes de despacharse con sus confidencias sobre las mafias empresariales y estatales, Sereno les advirtió a sus interlocutores, “*lo niego si ustedes dicen que yo lo dije*”. Afirmando posteriormente que el ministerio de Trabajo era el que «en la debil mesa de negociación se tenía que fumar» los problemas que esas mafias acarrearán. Las cuales son casi públicas y notorias en Córdoba, como lo da entender el grupo

Clarín en su diario local La Voz del Interior, sin que nadie atine a expresar siquiera un rezongo o una queja.

<http://www.lavoz.com.ar/politica/estamos-mal-pero-vamos-peor>

Sereno fue denunciado penalmente por el Legislador Eduardo Salas, por incumplimiento en su deber de funcionario público, y abuso de autoridad agravado por actos persecutorios contra sectores de izquierda de la UTA, según surge del contenido de la grabación. Quién apuntó que *“es gravísimo porque si Sereno afirma que existen mafias y no hace nada al respecto, significa que se adapta o actúa junto a ellas”*.

<https://lmdiario.com.ar/noticia/15269/denunciaran-penalmente-al-ministro-de-trabajo-omar-sereno>

[Escuchar audio completo](#)

La ley mafiosa antihuelga de los servicios y empleos públicos

Tras el bondicordobazo, en lugar de emprender contra esas mafias, la Legislatura Provincial con el empuje bipartidista del PJ y UCR – Cambiemos, se despachó en forma fulminante sobre tablas, sin debate alguno en comisión, y anticipando la sesión para evitar protestas sindicales, con una ley con la que supuestamente se garantizará la prestaciones que están a cargo o bajo la tutela del estado.

Que en realidad consiste en un brutal cercenamiento al derecho de huelga, reglamentándolo con una leguleya ley de 20 artículos, como si Argentina volviera a los tiempos preperonistas, no obstante que se trata del ejercicio de un derecho fijado en la Constitución.

Con ella se amplía enormemente el marco que el Régimen Laboral nacional (Ley 25.877) dispone, para garantizar la prestación de servicios mínimos y evitar la interrupción de los denominados “servicios esenciales”. Que conforme a la

definición de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) son aquellos ponen en peligro la vida, la seguridad, o la salud humanas.

Según la referida ley nacional, se trata de *“los servicios sanitarios y hospitalarios, la producción y distribución de agua potable, energía eléctrica y gas y el control del tráfico aéreo”*. Y también, excepcionalmente, cuando la interrupción de alguna actividad ocasione esos peligros. O cuando se tratara de un *“servicio público de importancia trascendental”*, conforme los criterios de la OIT, que reconoce entre ellos el transporte público de pasajeros.

Razón por la que en todo caso, bastaba la aplicación prudente y oportuna de la ley nacional para encarar el problema que suscitó el bondicordobazo. Que no atinaron a hacer ni la Provincia ni la Municipalidad, a lo largo de una larga semana, sin tener que acudir a posteriori a la sanción fulminante de una ley provincial.

La que no obstante revela la pata de la sota, al incluir en esa garantía mínima a toda *“acción directa”* que: *“... involucre o comprometa la interrupción o suspensión de actividades que pueden tener consecuencias para el goce de los derechos constitucionales a la vida, a la salud, a la seguridad, a la justicia y el acceso a la energía eléctrica, al gas y agua potable, sea por tratarse de servicios esenciales (ley 25877), relaciones de empleo público, o prestaciones de servicios públicos”*.

Agregando en el artículo siguiente, como para que no haya dudas, que en lo anterior quedan expresamente comprendidos, *“los servicios de transporte de pasajeros y los relacionados con la protección ambiental”*. Cuando en tal caso si fuere así, los aumentos de boleto deberían estar autorizados previamente por una audiencia pública, cosa que no se realiza en la ciudad de Córdoba.

Y no meramente por un decreto del intendente, que violando la representación proporcional, cuenta con una mayoría automática en el Consejo Deliberante. Además los balances de las empresas deberían ser públicos, como así también la nómina de sus accionistas, y sus libros contables auditados por expertos confiables.

Además la redacción de la ley, deja así también comprendidos tácita o expresamente, como quien aprovecha la marea, el servicio de justicia, los servicios educativos, los servicios burocráticos municipales y provinciales, los de recolección de basura, etc, etc.

Los que de ahora en más tendrán prohibidas las huelgas totales, y deberán hacer un burocrático trámite previo antes de lanzarlas parcialmente. Ya que la ley, imitando la nacional, crea una Comisión Técnica, integrada por cinco expertos ad honorem, designados por el Poder Ejecutivo con aval del Legislativo, que en Córdoba resulta ser lo mismo.

Que tendrá la facultad de reglamentar qué otras actividades no enumeradas en la ley, se encuentran abarcadas por ella. Y de convenir con los gremios cuales serán los servicios mínimos que se deberán prestar en caso de huelga. Y en el caso de no haber acuerdo, disponerlos por su cuenta, como para que la huelga ni se sienta.

Estando además los gremios obligados a comunicar cinco días antes -en lo que parece ser la ley del 5- su intención de hacer una huelga, a los efectos que no se repitan las huelgas sorpresivas o salvajes como la del bondicordobazo. Y como burla final al derecho de huelga, la ley finalmente habla del "deber de trabajar", fijando multas, tres días de prisión, o cinco días de trabajo comunitario, para quién no lo cumpliera.

Además de marketing electoral, la ley resulta ser así una **manifestación de la existencia de una crisis de representación y de autoridad en todo sentido. De representación y autoridad**

gremial, con bases gremiales y delegados recién elegidos, que se revelan abiertamente contra la burocracia sindical porteña que dice representarlos. Pero que en realidad se enriquecen a costa de sus afiliados, como se verá en una próxima nota, o los traicionan frente a las mafias empresarias.

Y una **crisis de representación y autoridad democrática**, por la existencia de cúpulas gubernativas ensambladas con mafias empresarias, como modo de financiamiento clandestino de la política y de enriquecimiento personal. Que por ende carentes de autoridad moral, están imposibilitadas de proveer al bienestar y progreso de los ciudadanos que las han electo.

En consecuencia junto con los gremialistas, los políticos son los que aparecen en la más baja escala de la confianza y consideración social por parte de la población. Al nivel de la justicia, que se manifiesta incapaz de intervenir y contrarrestar las mafias políticas y empresariales, que son de conocimiento público y notorio por parte de la población.-