Marín, delegado de UTA-Córdoba: "¿A dónde van los 7.000 millones de subsidios? Es obvio que hay desvíos"

Category: cordobesismo
escrito por Guillermo Posada | 06/07/2017



Como vocero del paro, Marín protagonizó el histórico conflicto de los choferes del UTA. Hoy está condenado socialmente a través de una brutal campaña de demonización. Ante Stripteasedelpoder cuenta en primera persona la raíz del conflicto que derivó en unos 200 trabajadores despedidos. Y denuncia que, ante un servicio precario, hay desvíos de subsidios al mejor estilo de los trenes de Buenos Aires que derivó en la tragedia de ONCE.

Por Guillermo Posada-@cortodemira

"Todos están pendientes de nuestro sueldo pero no se detienen en los 7 mil millones de pesos de subsidios que cobran las empresas. El señor (Ramón) Mestre (Intendente de Córdoba), que es la figura del poder concedente, no controla: ni hay

unidades ni rampas para sillas de ruedas y a las unidades adaptadas para aire acondicionado les sacan ese sistema de funcionamiento porque los empresarios dicen que se gasta más gasoil. Como resultado, el usuario pasa un calor sofocante en el viaje y que se la arregle como pueda". Marín habla con una aceleración como si el paro de la UTA no hubiese terminado. Con esa vehemencia que sacó ampollas a la mayoría del periodismo vernáculo cordobés, que se esfuerza diariamente por defenestrarlo.

El aún delegado de la empresa de transportes Aucor -a pesar de los deseos de la UTA, de la Fetap y de la propia Municipalidad- dice que a pesar de todo estuvieron a punto de ganar el conflicto. Pero no pudieron consensuar entre todos los choferes el levantamiento del paro el viernes 9 de junio, cinco días después de iniciado, cuando la conciliación obligatoria propuesta por el Ministerio de Trabajo ofrecía, previa finalización de la medida de fuerza, 5 mil pesos por fuera del acuerdo paritario nacional, sin despidos y sin horas caídas.



PH: Enrique Llorens

"La condición era que se levantara la medida aunque no establecía fecha precisa. Con esa acta fuimos a hablar con los

compañeros pero las delegadas de los troles dijeron que no, que era un mal acuerdo porque no nos daban todo lo que pedíamos al comienzo, la aplicación plena de la pauta nacional al convenio Córdoba. Les dijimos que era mejor que seguir extendiendo el conflicto, les dije 'agarremos, los chicos no están acostumbrados a peleas tan largas, están cansados'. Pero no quisieron porque la influencia y el aparato del Partido Obrero las llevó a esas chicas a mantener la postura inicial. La verdad es que la asamblea no quiso agarrar, se planteó el tema y no pasó", relata. Y agrega: "*no importa quien tuvo o no la culpa, todos tenemos que poner la cara para lograr ahora que se reincorporen los despedidos*".

Sin embargo, el paso de las horas agrega noticias funestas para los huelguistas. A la confirmación de que UTA mantendrá la intervención de la Seccional Córdoba hasta 2019, conocida el jueves 29, se suma que las empresas concesionarias impiden el ingreso de todo el cuerpo de delegados a las puntas de línea, con Marín a la cabeza. Esto obligará a los abogados a realizar un juicio de reinstalación en cada sector de trabajo.

Mientras, las cadenas informativas locales presentan encuestas online donde el 80% de los cordobeses rechazan las causas y la metodología de las protestas de los choferes.



-Usted acusa que los subsidios que reciben las empresas de transporte de Córdoba no se aplican al sistema ¿a dónde van los 7.000 millones?

-No lo sabemos, pero te digo que acá no se ven reflejados. Esa plata es del fondo de mejora del transporte y no hay ninguna mejora. Tenemos coches viejos, que se están rompiendo y por eso no hay frecuencia. Tampoco hay rampas para sillas de ruedas.

Es obvio que hay desvío de fondos, está a la vista. Si no están las unidades y los coches con aire acondicionado no funcionan (con esa prestación) porque le sacan la correa a los aires, alguien está sacando la plata o desviándolo.

-Los cordobeses tiene instalada la versión de que la plata se dirige a pagar los sueldos de los choferes…

-… pero no es así. Por ejemplo, en este aumento donde queríamos que el 21% vaya al básico de convenio significaba 200 millones de pesos anuales y ellos reciben de subsidios 7 mil millones. Es muy grande la desproporción entre lo que ingresan y el gasto por nuestros sueldos. Con los boletos que cortan nos pagan y les queda plata. Los subsidios les vienen de arriba.

-Dijo también que los empresarios manipulan la situación, impulsando indirectamente paros, para pedir más subsidios.

-Sí, sucedió el año pasado y el anterior. Impulsan a los delegados a realizar medidas de fuerza cuando ellos ven una conveniencia para que aumenten subsidios al sistema. Les pregunto ¿cómo hacían (para que les alcance la plata) en 1995 cuando había 1500 unidades, contra 700 actuales, con muchos más choferes que ahora y sin los subsidios que hoy están recibiendo? Si con todas esas ventajas que tienen las empresas no les alcanza es porque llevan la plata para otro lado.

-Incluye al intendente Mestre en esos desmanejos, ante las versiones que lo ubican detrás de los intereses de las empresas

-Bueno, se dice que Mestre es dueño de empresas de transporte y la que más se nombra es a Ersa, la más grande y que él la trajo. Encima Ersa y Aucor son la misma empresa según los dichos del gerente (de Aucor) Roberto López, nos lo dijo a los delegados. Según el ministro de Trabajo (de la provincia de Córdoba) Omar Sereno, Mestre es dueño de estas empresas, de Ersa en particular. Todos escucharon ese 'wasap' que circuló.

El conflicto

-¿Cómo se desató el conflicto?

-Unos 15 días antes fui a ver al interventor (de la seccional UTA Córdoba) Luis Arcando para decirle que la gente no aguantaba más, que teníamos muchos problemas para realizar los servicios, que la empresa no resolvía lo que estábamos planteando. Por ejemplo, tuvimos varios compañeros golpeados por los usuarios que están hartos de esperar el servicio que no cumple con las frecuencias. La empresa respondía que 'no hay coches, ya van a venir…'.

-¿Qué decía la Municipalidad?

-A la Muni no le interesa nada, no se mete. Hicimos por escrito el reclamo por la falta de cumplimiento de los tiempos de descanso. A los chicos les estaban dando cinco minutos de descanso por tres horas de recorrido, cuando tienen que tener 15 o 20 minutos como mínimo. Todo eso lo permitían los delegados que estaban antes.

El convenio dice que tenemos que trabajar siete horas y trabajamos ocho, ochos horas y veinte. Si la gente no quiere trabajarlas, en tanto es hora extra esa diferencia, te presionan y te obligan a trabajarlas. A los pibes nuevos los

cambian de línea de un día para el otro cuando debe respetarse un mínimo de 72 horas para hacer el cambio de diagrama. Pero no, estás a las 11 de la noche en tu casa y te dicen que te presentes a las cuatro de la mañana en una línea nueva ‘porque nos falta uno’. Además hay que tener 12 horas de descanso, lo dice el convenio. Después, por ese régimen de trabajo, se producen errores, los pibes chocan y les dan una semana de suspensión.



PH: Enrique Llorens

Dos semanas antes de lanzarse el paro le dijimos a la empresa que no podíamos contener más a la gente. Y nunca nos dieron una respuesta a nada de lo que planteamos. Fueron dos meses y medio intentando lograr que tuviéramos un diálogo fructífero.

-¿Cómo siguió?

-Cuando fuimos con el cuerpo de delegados a reunirnos con Roberto López, que es el gerente zonal de (la empresa) Ersa, dijo ‘como ustedes han visto Aucor y Ersa son lo mismo’. Nosotros respondimos que eso no es lo importante sino lo salarial y las condiciones de trabajo. ‘no molesta que se lleven la plata de los subsidios por debajo de la mesa, mientras garanticen estos dos puntos’. Quedaron en cumplir

pero nunca lo hicieron.

En un momento la gente me empezó a apretar. ‘Marín hace algo, llama a asamblea. No se aguanta más esta situación, ni con los coches, ni con el salario, ni con (la relación con) los usuarios’. Mientras hacíamos una asamblea vino la información que del acuerdo salarial nacional un 8% hasta fin de año. Esa fue la gota que rebalsó el vaso. Todas las empresas se convocaron a nuevas asambleas donde los compañeros plantearon claramente que el aumento así como estaba no servía.

-¿Eran conscientes de lo que implicaba el paro?

-Si. Pero era un hastío…

-¿Trataron de hablar con la intervención de la UTA o con UTA nacional?

-Si pero no nos atendieron.

-¿Por qué se hizo delegado?

-Después de seis años de trabajar sin carpetas médicas, me empezó a doler la cintura. Fui al médico y pedí medicamento, algo que me calme. A la semana seguía igual y pedí aumentar la dosis. Volví a los días porque el dolor no paraba y me mandaron a hacer una resonancia, que dio que tenía un tumor en la médula.

Me operaron en el Clínicas y tuve seis meses de recuperación y en total ocho meses de licencia. Al octavo mes veo que no me habían depositado el sueldo y me fui a quejar a la empresa y a la UTA. Me tuvieron ocho meses sin cobrar, tirado en la calle como un perro hasta que la gestión de uno de los delegados me hizo volver a entrar, pero no me hizo ningún favor ¡si tenía un legajo impecable! Ahí me dije ‘si vuelvo a entrar esto no le pasa a nadie más, me cansaron y no se la van a llevar de arriba’.



PH: Enrique Llorens

Nunca me había metido antes en la actividad sindical, ni política, ni soy de izquierda como quisieron decir… por eso armé una agrupación, la 9 de Julio, con gente que quiera hacer las cosas bien, porque los delegados eran un desastre, dejaban gente en la calle no nos cuidaban ni aconsejaban bien.

Hace dos años participamos por primera vez y salimos terceros, sin plata sin abogados de padrino, nada. Cuando fueron las elecciones el 23 de marzo… robamos. Al delegado anterior le sacamos casi cuatro veces más de votos, 196 contra 70. Y conseguimos las elecciones después de gritarle en la cara a Pepe Pihen (Secretario General de los empleados públicos de Córdoba) que les diga a la UTA que llame a elecciones del cuerpo de delegados, porque la intervención no quería sino que iba a prorrogar el mandato de los que estaban antes. Esos que ahora le mienten a la gente que van a resolver los despidos.-

Advertencias

Debido a la expulsión de unos 200 choferes, tras el paro, las empresas a salieron a buscar de manera urgente nuevos colectiveros, que según dicen, no consiguen en su totalidad. Ante esta situación, Marín advierte: *“Mestre está dando*

carnets (profesionales para conducir los colectivos) en trámite urgente. Cuando antes se tardaba cuatro o cinco meses en sacarlo, ahora lo entregan en 48 horas. También hay gente que está trabajando con un carnet de la provincia cuando se trata de servicio urbano, que no tiene nada que ver con los de media distancia provincial. Todo lo genera el intendente Mestre sin darse cuenta que pone en riesgo la salud y la vida del propio trabajador y a los usuarios. Puede ser pasar un desastre, un cromañon. Cualquiera sube a coche y lo maneja, por eso no son casuales los accidentes que se producen casi a diario".