

ORGANIZACIÓN SOCIAL / PORTADA / PUEBLOS

El último viaje de los exonerados de Trolebuses

El Ciudadano · 24 de mayo de 2010





Mientras el Transvalparaíso celebra tres años, una veintena de conductores de Trolebuses de Chile cumple el mismo tiempo exigiendo justicia, tras ser despedidos irregularmente. Son los hijos no reconocidos de esta “familia”, que ingresó por la puerta trasera al nocturno recorrido del transporte porteño.

En agosto de 2009 un trole apareció cruzado en plena calle Esmeralda (Valparaíso), cortando el tráfico de una de las principales calles del puerto. Lo pusieron allí los mismos canosos ex choferes que en 2007 habían apostado una olla común, durante cuatro meses, en el bandejón central de la Avenida Argentina.

Son los exonerados, que han sido ignorados y se las dieron de parrilleros para gritar la injusticia que los atropella y, de paso, el cuestionado camino hecho por los troles para formar parte del Plan de Transporte Metropolitano Valparaíso (TMV).

MANIOBRA EN EL PLAN

Hasta antes de la implementación del TMV en 2007, la empresa de los troles era ETCE (Empresa de Transportes Colectivos Eléctricos S.A.). Sin embargo cuando su director, **Pedro Massai**, se adjudica la Unidad N° 8 del Transvalparaíso, lo hace con otra, “Trolebuses de Chile”, también como socio mayoritario.

En palabras del abogado **Orompello Palacios**, la jugada del empresario consistió en que “cuando ETCE se fuera a la quiebra, Trolebuses de Chile -dueña del tendido eléctrico y un porcentaje de buses- sería el único interesado en la licitación y se la adjudicaría a vil precio”. Así fue.

Si bien todo sería legal, hay dudas éticas de la maniobra, así como de una acción posterior igual de cuestionable: El cese de funciones de un grupo de choferes de la fallida ETCE.

EL NUEVO CONTRATO Y AUTO-ARRIENDO

El 5 de marzo de 2007 se presentaron en la garita de despacho de los troles, el abogado y el jefe de gabinete del Seremi de Transportes de Valparaíso, **Mauricio Candia**, acompañados por ejecutivos de ETCE. En una de las máquinas reunieron a los choferes y los instaron a que aceptaran el contrato que les proponía la “nueva” empresa, Trolebuses de Chile. Veintiún operarios sindicalizados no aceptaron y, a partir del 16 de ese mes, nunca más les entregaron una máquina para trabajar.

Les ofrecían un contrato por 90 días, sin reconocer años de servicio (15 tenía el más nuevo), ni las deudas previsionales arrastradas desde 1995 (cerca de \$300 millones en esa fecha), o los sueldos impagos desde 2002 (alrededor de \$25 millones más).

Además, la Ley de Subcontratación confirmaba su derecho de continuidad laboral. Si bien los afectados siguieron perteneciendo a la empresa fallida, alcanzaron a responder a las órdenes de Trolebuses de Chile. Por tanto, ésta debió finiquitarlos, en el peor caso, y no simplemente separarlos de sus funciones, como ocurrió.

Ante la denuncia por prácticas antisindicales, el 1er Juzgado del Trabajo falló el reintegro inmediato de los dirigentes, pero la Corte Suprema lo revirtió.

En abril de 2007 se declara la quiebra de la ETCE y con ello el tiro de gracia para los choferes: El síndico, **Ricardo Abuabad**, despidió a los trabajadores, les negó el derecho a indemnización y de remuneraciones que había con ellos. Este abogado fue denunciado por mal desempeño y un año después renunció a la sindicatura.

Por otro lado, en marzo de 2007, como representante de la ETCE, Massai le arrendó a Trolebuses de Chile 16 máquinas de su propiedad. El costo se fijó en \$300.000, cuando según el exonerado secretario del Sindicato de Trabajadores de ETCE, **Isaac Cortés**, ascendía a unos \$600.000. Y, sorpresa: Se agregó que el dinero “se abonará a la deuda que la Empresa mantiene con Trolebuses de Chile”.

En la práctica, como explica el dirigente, Massai -accionista mayoritario de ambas empresas- quiso auto-arrendarse las máquinas y traspasar el dinero a una deuda que tenía... consigo mismo.

Ahora, un fallo obliga a Trolebuses de Chile a cancelar la totalidad de lo adeudado (más de \$130 millones). Pero la empresa castigada se ha declarado imposibilitada para cumplir con la exigencia, lo que hace recordar a los exonerados el triste historial de los troles y concluir: “En los ‘90 quebraron en Santiago, luego con ETCE en Valparaíso y ahora, lo más probable es que hagan lo mismo”, alerta Isaac Cortés.

VOLADORES DE LUCES

Del dinero que se consiguió por el remate de postes viejos y cablerío, así como de la chatarra que quedó de la fallida empresa -pues desmantelaron los buses-, los choferes no vieron un peso.

Por otra parte, frente a la crisis de los troles, en 2007, el Estado se comprometió a adquirir 16 máquinas con valor patrimonial, y a destinar esos recursos al pago de las deudas pendientes con la veintena de conductores desvinculados de la empresa. Pero ya van tres años y nada de eso.

La exigencia final de los exonerados es que el Estado adquiera todo el sistema que le permite funcionar. Opinan que se debe aprovechar la calidad de monumentos nacionales de los troles más antiguos, lo que deja en primera opción de compra al Gobierno.

No obstante, los choferes serían los últimos beneficiarios de los dineros recibidos por cualquier concepto. Estarían detrás de un Fisco que no ha exigido la cancelación de lo que se le adeuda y de las AFPs, para quienes ETCE ya realizó en su momento los descuentos de los sueldos de los trabajadores, pero sin hacer las cotizaciones.

RIBETES DRAMÁTICOS Y AUTORIDAD CÓMPLICE

Tras la olla común de cuatro meses en 2007, los choferes la trasladaron por cuatro días a los pies de su sede, frente a la Intendencia. “Ahí nos pegaron un combo, porque nos sacaron de la calle”, se lamenta Cortés, recordando un curso de inglés que el Estado les ofreció ese año y, luego de este efecto anestésico, recién en julio de 2008 pudieron optar a una segunda capacitación de tres meses para Guía Turístico. Eso fue todo.

Un escenario “de ribetes dramáticos”, dice Cortés, quien además ve como imposible la reinserción laboral de los exonerados, quienes van de pololo en pololo, ya que con 50 años es difícil que los contraten dignamente en otra parte.

Tampoco podrán jubilar quienes a sus 66 tienen un hoyo previsional de 12 años que les dejó Pedro Massai. En abril de 2009 el empresario fue formalizado por apropiación de cotizaciones previsionales y se esperan los resultados de la investigación.

Los dardos de los choferes también apuntan a las autoridades de Transporte. Los responsabilizan de no haber denunciado a Fiscalía los supuestos “delitos” de Massai, tal como obliga la Ley Orgánica de Funcionarios Públicos.

Según el dirigente, el seremi de Transportes, Mauricio Candia, al momento de la licitación del Transvalparaíso, sabía de la irregular maniobra en la creación de Trolebuses de Chile y de las deudas con los trabajadores.

Isaac Cortés reflexiona en voz alta: “Uno empieza a desesperarse y es ahí cuando piensa: ¿Qué pasaría si me cuelgo o me quemo a lo bonzo delante de estos weones insensibles de mierda? ¿Se solucionará este problema? ¿O hago una huelga de hambre...? Aunque para qué, si llevo más de dos años y medio en una...”, ironiza el ex chofer.

Por **Daniel Labbé Yáñez**

El Ciudadano

Fuente: [El Ciudadano](#)