

Salarios y Carestía

El proceso de las tratativas para renovar los Convenios Colectivos de trabajo llega a su culminación. El largo problema demandó, aún antes de iniciarse las discusiones, múltiples gestiones y una posición firme del gremio para lograr que los convenios se discutieran aquí, en Córdoba. Superado el escollo, las respectivas Comisiones Paritarias se abocaron de lleno a su cometido arribando a los acuerdos conocidos.

En términos numéricos, los porcentajes no resultan deseables. Pero lo que está ocurriendo en estos días provoca justificada alarma y debe alertar a toda la clase trabajadora. No es un hecho nuevo que la movilidad del costo de la vida ha ido siempre en invariable ascenso, pero hoy el desaforado ritmo de los precios amenaza absorber lo obtenido y no detenerse hasta que la situación del trabajador sea todavía peor que antes de beneficiarse con las nuevas escalas.

Lo que interesa fundamentalmente es mantener el SALARIO REAL, vale decir, el poder adquisitivo de las remuneraciones que percibimos por nuestro esfuerzo.

El ámbito de las Comisiones Paritarias termina con la firma de los acuerdos. Hasta allí todo va bien: el trabajador obtuvo un porcentaje acorde con sus requerimientos mínimos. Lo que el trabajador ni el pueblo en general no pueden controlar es la distorsión que se produce inmediatamente después y que representa un inicuo escamoteo, como viene aconteciendo.

De acuerdo a datos oficiales, entre 1966 y 1970 el deterioro de los salarios reales fue del orden del 60%, de manera que con los convenios suscriptos recientemente en el país (promedio de mejoras del 30%) se ha recuperado tan sólo la MITAD de lo que habíamos perdido durante ese lapso. Si tenemos en cuenta la espiral alcista que prosigue con toda agresividad, muy pronto volveremos a estar sumergidos en el mismo pozo o en otro más profundo aún.

La certidumbre de que los sectores asalariados están siendo burlados por una maniobra en gran escala es más que fundada y su protesta más que lógica.

La política antipopular del gobierno en materia salarial que concibiera Alsogaray y continuaran Krieger Vasena, Dagnino Pastore y sucesores, parece haber encontrado otra fórmula para mantener al pueblo en la indigencia. Primero fue la congelación de los ingresos, que se mantuvo por mucho tiempo. Ahora, como variante, una táctica inversa que arroja el mismo resultado mediante el expediente de permitir convenios libremente pactados, pero alentando por otra parte que los especuladores y agiotistas se ensañen contra la economía popular y aumenten sin medida los precios con el pretexto de la incidencia de los incrementos salariales.

La consecuencia es que recibimos unos pesos más pero desvalorizados, con los que podemos comprar mucho menos que antes.

Los responsables oficiales de esta situación deben tomar bien en cuenta que este círculo vicioso tiene que terminar, que no es posible seguir esterilizando indefinidamente sin provocar imprevisibles reacciones, el sacrificio productivo de los sectores asalariados.

Aun la herramienta del trabajador nada puede hacer

CONVENIO IKA - RENAULT

Con el ingreso de los compañeros empleados en el Convenio IKA-RENAULT se ha materializado una vieja aspiración de nuestro gremio. Las restantes pautas de la nueva convención colectiva de trabajo y el arduo proceso que culminó con su firma se reflejan en la página central de la presente edición.



Sindicato de Mecánicos - Seccional Córdoba

AÑO VIII — CORDOBA, JUEVES 3 DE JUNIO DE 1971 — N° 46

PERIODICO

A partir del próximo jueves, estrecharemos el contacto asiduo con los afiliados a través de este periódico que — en formato más reducido — aparecerá semanalmente conteniendo información actualizada sobre los problemas internos y de índole general que interesan fundamentalmente al gremio. La dinámica del acontecer en todos los órdenes imponer esa mayor frecuencia que acometeremos con el espíritu de servir a los trabajadores y de propender constantemente al fortalecimiento de nuestra Organización Sindical.

Homenaje a MENA

En el segundo aniversario de las históricas Jornadas de Mayo se cumplió el Paro General dispuesto por la clase trabajadora local y, a más de ello, el SMATA rindió emocionado homenaje al compañero MAXIMO MENA, caído en aras de las causas populares.

DEFENDER LAS FUENTES DE TRABAJO

El anteproyecto de la "Ley de Reversión de la Industria Automotriz" tal como fue originalmente concebido pone en grave riesgo la integridad de las fuentes de trabajo del gremio mecánico de Córdoba. El SMATA propone que el mismo sea reformado acorde con los intereses laborales y económicos que están en juego, antes de su sanción. Defender nuestras fuentes de trabajo es una consigna que no echaremos en saco roto. (Nota en página 3)

Mártir de la lucha obrera

El movimiento obrero de Córdoba efectivizó el viernes ppdo. el Paro General resuelto por la CGT Regional en adhesión al segundo aniversario de las Jornadas de Mayo de 1969, para reclamar el cese de la legislación represiva y por la libertad de los presos gremiales y políticos del régimen.

El SMATA, además de plegarse a esta medida de fuerza, rindió homenaje a la memoria del compañero MAXIMO MENA y bautizó con su nombre la plazoleta existente en las inmediaciones de la planta de Santa Isabel.

Asimismo, se depositaron sendas ofrendas en el cementerio San Jerónimo y en el hall del edificio sindical, donde una placa recuerda permanentemente el holocausto de este trabajador que, como Santiago Pampillón tres años antes, pagara el tributo de su vida en defensa de las reivindicaciones populares y sindicales.



MAXIMO MENA

Solidaridad con los Docentes

Hoy, jueves 3 de junio, los maestros de todo el país culminarán una etapa de tres días de Paros de protesta reclamando la elevación de sus índices económicos y exigiendo a la vez que se deje sin efecto la aplicación de la Reforma Educativa planificada por el gobierno nacional.

El SMATA adhiere a la valiente posición de los educadores argentinos que constituyen un gremio prestigioso con una fecunda trayectoria.

Por su parte la CGT Regional Córdoba expresó también su solidaridad en nombre del movimiento obrero local a través del comunicado que a continuación transcribimos:

El Secretariado de la CGT, Regional Córdoba, expresa su total identificación y solidaridad con la lucha en que están empeñados los compañeros docentes de todo el país en defensa de sus reivindicaciones específicas y en oposición a la llamada "Reforma Educativa" que se pretende implantar.

Esta Central Obrera que estima interpretar el pensamiento de la clase trabajadora, manifiesta al respecto:

Que no puede ser progresiva una reforma elaborada a espaldas de, pueblo sobre esta materia tan trascendente, sin la consecuente y exhaustiva consulta a los sectores directamente vinculados con el quehacer educacional;

Que es condenable plantear en las actuales circunstancias reformas de este tipo cuando paralelamente se coarta y limita proporcionalmente el presupuesto educativo, que sólo alcanza el 14% del presupuesto nacional, muy inferior al fijado por nuestro representante ante la UNESCO de un 25% como básico para una educa-

ción moderna en un país como Argentina;

Que esta Reforma supone reducir el ciclo obligatorio a cinco años, legalizando de tal manera la alarmante deserción escolar que se registra especialmente en los estratos más humildes motivada por la postración socio-económica que padecen;

Que es oportuno denunciar en esta oportunidad el crítico cuadro que ofrece el país bajo el régimen de la "Revolución Argentina", donde el promedio de analfabetismo es del 10% entre los mayores de 14 años; la deserción escolar se aproxima al 60%; la mortalidad infantil es de un 50 por mil y el 25% de los niños debe repetir el primer año escolar por insuficiencias materiales.

Que se trata en definitiva de una manobra de largo alcance para devaluar la escuela pública estatal y favorecer la creciente privatización de la enseñanza con mentalidad retrógrada y sectarizante.

Sumamos nuestra exigencia de trabajadores a la del magisterio nacional en favor de que se deje sin efecto la aplicación de esta Reforma llamada a agudizar los males que suporta nuestro pueblo bajo el actual gobierno.

El Nuevo Convenio de Grandes Motores

Tras aproximadamente un mes de tratativas en el seno de la Comisión Paritaria, quedó suscripto el nuevo convenio de trabajo para los compañeros de la planta Grandes Motores Diesel.

Las escalas salariales en ese establecimiento son las siguientes:

CATEG.	BASICO	BASICO
	(desde el 1-4-71)	(desde el 1-9-71)
Esp.	463	489
A	413	437
B	358	379
C1	337	357
C	313	332
D	279	296

En lo referente a Categorías, la empresa se comprometió a otorgar no menos de 80 categorías en el curso de la vigencia de este Convenio.

OTROS BENEFICIOS ECONOMICOS:

Adicional por antigüedad:

\$ 312 desde el 1-4-71
\$ 328 desde el 1-9-71

Adicional por Título:

Por estudios técnicos industriales (Plan de 6 años)

Secundarios Completos: desde el 1-4-71: \$ 1000 m/n. Desde el 1-9-71: \$ 1.100.

Ciclo Básico Escuela Técni-

ca: (Plan Mínimo 3 años):

Desde el 1-4-71: \$ 650.
Desde el 1-9-71: \$ 700.

Asignación por Servicio Militar; Desde el 1-4-71: \$ 3.750.
Desde 1-9-71: \$ 3.950.

Subsidio por padre a cargo: Desde el 1-4-71: \$ 2.500. Desde 1-9-71: \$ 2.620.

Asimismo, quedan eximidos e incorporados al básico, los premios al mérito, a la asistencia y el premio a fin de año.

En cuanto al premio a la producción, se acordó que durante la vigencia de este Convenio se estudiará la mecánica para su eliminación e inclusión en el Salario Básico dentro de los sucesivos 18 meses.

Reclamación

Se informa a todos aquellos Compañeros que padezcan HERNIAS provocadas por accidentes de trabajo y deseen formular la pertinente reclamación, que pueden pasar por la Oficina Legal del Sindicato dentro del horario de 17 a 19 horas, donde se les informará sobre sus derechos y se arbitrarán los medios para ejercitarlos a través de la demanda por invalidez que pudiera corresponder.

RETIRAR LOS NUEVOS CARNETS

Se comunica a todos los afiliados al Gremio que se encuentran a su disposición los nuevos CARNETS, los cuales han sido enviados por el SMATA Central. Los mismos deberán ser retirados en la Secretaría Asistencial del Sindicato dentro del horario de 8 a 12 hs. y de 16 a 20 horas. Al hacerlo, cada compañero deberá devolver el antiguo carnet de afiliado que obra en su poder con el N° de Socio Seccional.

Recordamos a los compañeros la importancia de este documento QUE REEMPLAZA AL VIEJO CARNET, y que desde el día 15 del corriente mes de junio será exigido por los FARMACIAS, COCHERIAS, ORTOPEDIA, OPTICAS Y CUALQUIER OTRA ENTIDAD QUE BRINDE BENEFICIOS A LOS TRABAJADORES DEL SMATA.



Los Trabajadores y el Régimen Producción Automotriz

ÉL GOBIERNO nacional a través de la Secretaría de Industria y Comercio Interior ha elaborado un proyecto de Ley denominado "de Reconversión de la Industria Automotriz" que ha provocado alarma en nuestro gremio ya que, de resultar aprobado en la forma como fue originalmente redactado, puede traer aparejada la contracción de la industria automotriz radicada en Córdoba y la consiguiente reducción de la mano de obra ocupada. En salvaguarda de la fuente de trabajo y de una industria que es pieza clave en el desarrollo provincial, los trabajadores mecánicos hemos adoptado con claridad una posición frente al proyecto de ley, reclamando que el mismo sea reconsiderado con la participación directa del sector laboral a fin de estructurar un régimen definitivo en materia de fabricación nacional de automotores y de autopiezas.

No es deseable, sino auspicioso, que se propenda al reordenamiento de los sistemas productivos, acorde con la necesidad de colocarlos al servicio del interés nacional. Máxime tratándose de un área —la industria automotriz— que ha sabido demostrar en el breve lapso de pocos años una extraordinaria suficiencia para marchar adelante pese a todas las dificultades derivadas de una situación de dependencia externa. Pero aún en esto cabe acotar el mérito de la tecnología

nacional, que ha logrado una integración casi total, siendo actualmente mínimo el porcentaje de piezas que deben ser importadas por nuestras industrias terminales, y que seguirá siendo reducido progresivamente hasta la cota cero.

De lo que se trata, no es la negación de la totalidad del esbozo, que en líneas generales tiende a la racionalización del sector y provocar una mayor economía de escala, sino de oponernos a sus aspectos negativos que dejan al desnudo,

a través de determinadas cláusulas incluidas en el texto, una absurda cuan peligrosa discriminación contra el Interior, lo que equivale decir Córdoba, por estar aquí radicada parte de la industria y la única planta totalmente integrada que existe en el país.

Así, por ejemplo, el proyecto de ley determina una producción mínima por modelo anualmente, que de no poder ser alcanzada obliga automáticamente a la caducidad del modelo. Previamente se fijan las cate-

gorías y los cupos que deben ser alcanzados por la industria. Por ejemplo, la categoría A-1 involucra a los automotores de hasta 1.200 centímetros cúbicos de cilindrada y hasta 820 kilogramos de peso por unidad. La producción de unidades correspondiente a dicha categoría debe alcanzar, en el primer año, o más de 15.000 vehículos, en el segundo año la cifra trepa a más de 25.000 coches, y así sucesivamente, estabilizándose en el año 1978 a partir del cual la fabricación de ese modelo debe superar las 50.000 unidades anuales.

La Categoría A-2 que comprende a los automóviles desde 1.201 centímetros cúbicos hasta 2.000 y desde 821 kilogramos hasta 1.150 kilogramos de peso por unidad, debe producirse en escala parecida a la anterior, siendo ambas categorías las que tienen mayor demanda y absorción por parte del mercado.

Sin duda, salta a primera vista que tamaño esfuerzo productivo en plazos perentorios, no significa mayor problema para aquellas fábricas que producen solamente uno o dos modelos de fluida receptabilidad, pero que sí torna problemático y aún imposible su cumplimiento cuando una planta ha diversificado al máximo su producción para atender los requerimientos de las distintas actividades y tendencias actuales.

Bajo ese aspecto Córdoba sale directamente perjudicada, condenándose, desde el mismo momento que el instrumento legal sea sancionado —si ello llega a ocurrir— a una situación explosiva que gravitará en todos los segmentos sociales, pues ya altos personeros de la fábrica IKA-Renault han expresado ante quien quiera oírlos, que se verán obligados a prescindir de personal a raíz de la paralización de las líneas de montajes que no alcancen el "pico" prefijado. Una vez más detestamos que ante cualquier problema, la mentalidad patro-

(Continúa en página 6)



LEY AUTOMOTRIZ: EL CABALLO DEL COMISARIO

Obreros + Empleados = Una Sola Clase Trabajadora

El ingreso de los compañeros empleados en el Convenio de IKA-Renault es un paso trascendente y positivo hacia la integración de nuestro gremio que constituye, en rigor, una gran familia de la que ningún trabajador tiene que estar ausente, sea de la rama obrera o administrativa.

Saludamos esta conquista que concreta una vieja aspiración del SMATA y brindamos a esos compañeros la cordial recepción que merecen, asegurándoles que será materia de nuestra constante preocupación velar por la preservación de sus derechos contractuales, tal como ha sido hasta ahora con el resto del personal amparado por el Convenio.

Pero el hecho va más allá de la mera firma de un instrumento que delimita sus derechos y obligaciones. Entendemos que la inclusión del sector empleados es un reflejo fiel de la actualidad social de nuestro tiempo y que allí finca su mayor significación.

Para ello debemos remontarnos a un pasado no tan lejano, en que el trabajador "de cuello y corbata" era ubicado en un estrato diferente, pese a que sus necesidades socioeconómicas siempre fueron iguales a las de sus hermanos de overoll. Y quizás hasta mayores, por imposiciones derivadas de hábitos formales en los lugares de trabajo (vestimenta, etc.).

Bien sabemos que si existía diferencia, hoy ella ha desaparecido. Todos los sectores de ingresos fijos, vale decir los que viven de un sueldo, estamos nivelados en el padecimiento de idénticas angustias e injusticias. No se operó el ascenso de los que estaban más abajo, SINO QUE DESCENDIERON LOS QUE GOZABAN DE UNA SITUACION LIGERAMENTE SUPERIOR. Tal el signo que preside el proceso de deterioro en las condiciones de vida del pueblo argentino.

Pero ese deterioro ha tenido su respuesta en la sindicalización progresiva de todos los sectores laborales, no sólo de los empleados, que hace rato han asumido la defensa de sus derechos y están integrados al movimiento sindical. Actualmente también están agremiados los profesionales, que asumen la defensa de sus intereses como trabajadores calificados en las distintas especialidades a que pertenecen.

Otro ejemplo destacable que representa la mentalidad que se abre paso en nuestra época, es el reciente pedido de afiliación a la CGT - Regional Córdoba por parte de la Unión de Educadores de la Provincia de Córdoba (UEPC), nucleamiento del magisterio provincial con una digna tradición de lucha, pero que hasta hoy actuaba como entidad independiente.

Aventando viejos y caducos prejuicios, los maestros —trabajadores intelectuales— quieren integrarse sin tapujos con sus hermanos de clase en el seno de la Central Obrera.

Compañeros empleados: El paso dado con vuestra inclusión satisface a todos los compañeros. Sabemos que el Convenio y otras conquistas no nacen por generación espontánea y que tampoco son obras graciabiles de nadie. Todo ello ha exigido grandes esfuerzos y sacrificios y para mejorarlo habrá que seguir luchando como hasta el presente.

Un quehacer que ha demandado y seguirá demandando el apoyo y la participación de todos los trabajadores sin ninguna exclusión ni discriminación y que a partir de hoy, estamos seguros, se verá acrecentado por el aporte de los compañeros mensualizados.

IKA - Renault Otro Paso Adelante el Convenio de

El pasado miércoles 19 de mayo fue suscripto el Colectivo de Trabajo entre nuestro gremio y la empresa IKA-Renault que tendrá vigencia desde el 1º de abril de 1971 hasta el 31 de marzo de 1972.

Las cláusulas del acuerdo definitivo resultaron aprobadas en la ordinaria Asamblea del lunes 17 tras un arduo proceso que en un momento determinado hicieron temer por su intransigencia demostrada por la empresa en aceptar los presentados por la parte sindical.

La culminación de este problema representa un hecho positivo por los logros alcanzados y por la propia mecánica que desarrollaron las discusiones luego de la derrota sufrida por la empresa en imponer topes o "pautas" para retacear nuestras justas demandas.

La obtención de un 32 por ciento de incremento de salarios (en etapas) con absorción del 6 por ciento; la inclusión de los empleados en el Convenio, por primera vez y otras cláusulas de carácter gremial y socio-económico, conforman un instrumento que representa un paso adelante luego de tantos años de virtual congelación de renovación de convenios y escalas salariales.

● LA GRAN ASAMBLEA

Originalmente citada para el viernes 14, la Asamblea General de IKA-Renault fue trasladada al lunes 17 en razón del Paro decretado por los trabajadores del transporte urbano.

Así, el lunes por la tarde el vasto recinto del ex Córdoba Sport Club albergó a una enorme cantidad de compañeros en número superior a los 4.500, dispuestos a dar una respuesta definitiva al "impasse" provocado por la parte empresaria que había sido emplazada por última vez hasta esa misma mañana a las 10 horas.

La mesa fue presidida por nuestro Secretario General compañero Mario Ragué, quien luego de ratificar el motivo de la convocatoria cedió la palabra a la Comisión Paritaria a través del compañero Garzón, para que informara sobre el estado de las tratativas.

Expresó el nombrado que la representación obrera estimaba haber cumplido con el mandato de Asambleas anteriores y que se había actuado exclusivamente en función de obtener un convenio digno para el gremio. El informe se extendió sobre los distintos aspectos discutidos y a posteriori usaron de la palabra otros asambleístas para exponer sus puntos de vista, arribándose a la votación en base a dos mociones presentadas respectivamente por los compañeros Taborda y Rivero, aprobándose por amplia mayoría la del primero de los nombrados, que en definitiva significó la aceptación del Convenio y Escalas que fueron luego suscriptas entre las partes.

Tal fue el curso de esta importante asamblea en la que todos pudieron expresarse libre y democráticamente y que por ello mismo es reflejo fiel de la voluntad de los afiliados al SMATA. El extraordinario clima de compañerismo y de unidad puesto de manifiesto, testimonian el

alto grado de responsabilidad de los compañeros, circunstancia que fortalece a la Organización Sindical y da un futuro lleno de posibilidades en nuestro permanente quehacer por alcanzar mayores reivindicaciones para los trabajadores.

● SE FIRMA EL CONVENIO

El día miércoles 19 en presencia del representante de la Secretaría de Trabajo, las partes suscribieron el acto por el cual se ratifica el acuerdo logrado y cuyo texto reproducimos en continuación:

"En la Ciudad de Córdoba, a los diecinueve días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y siete, a las 15 y 30 horas, bajo la presidencia del doctor Vicente Canceller actuando como secretario el Sr. Héctor J. Mando, y con la asistencia de los señores: Dr. José Castro, Dr. Raúl Zabal, Dr. Marcelo Lozada, Dr. Enrique, Dr. Aldo P. Bartolini, Sr. Ricardo Goya, Héctor F. Siccardi, Radu Reyra y Juan G. Zanssen en representación de IKA-RENAULT S. A., habiendo en representación de SMATA, Seccional Córdoba, los señores Walter Martínez, Mario Bague, Adolfo Quinteros, Juan Carlos Rothman, Oscar Yudicia, Luis Mayo, Narciso Zán y Juan T. Garzón, se constituyó la Comisión Paritaria que tiene a cargo la renovación del Convenio Colectivo de Trabajo.

Abierto el acto las partes manifestaron que habiendo arribado a un acuerdo se pone fin a las tratativas que se venían desarrollando en estos actuados con motivo de la renovación del Convenio Colectivo de Trabajo de aplicación entre Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor, Seccional Córdoba, e IKA-RENAULT S. A. I. F., manifestando este acto que vienen a ratificar el

en bajo



MESA QUE PRESIDIO
LA ASAMBLEA DE
TRABAJADORES DE
IKA - RENAULT

...nio
...72.
...multi-
...nes
...lud la
...os
...si-
...ues-
...ie-
...ciones.
...los
...neros
...do
...duda
...ria

...namente dando fuerza de Conven-
...Colectiva de Trabajo en los tér-
...mos de la Ley Nacional N° 14.250,
...acuerdo concertado entre las mis-
...mas que se instrumenta en las 148
...as, conteniendo 68 artículos, de
...los cuales se han eliminado, tenién-
...dolo por inexistentes los artículos
...37. En este estado se procede a
...agregación del Convenio suscrip-
...olicitando las partes se de ca-
...racter definitivo al mismo, se in-
...core como parte integrante de es-
...tados, proveyéndose a su ho-
...mologación con arreglo a derecho.

...este estado ambas partes ma-
...nifiestan: que la Comisión de Inter-
...cción y Aplicación del Convenio
...ctivo de Trabajo prevista en el
...artículo 3° del mismo comenzará sus
...iones el día 31 del cta. mes.
...on lo que se dio por terminado
...to que prevé la lectura y ratifi-
...ción la firman los comparecientes
...os ante el funcionario actuante que
...ifica.

...vieto y sólo lo cual la Presidencia
...tivo: 1° Tener por acuerdo de-
...nativo al suscrito por las partes
...en ciento cuarenta y ocho folios
...prega a estas actuaciones como
...arto integrantes de las mismas.
...Tener presente lo expuesto res-
...ultado de lo manifestado por las per-
...sonas de la Comisión de Inter-
...cción y Aplicación del presente
...nvenio.

...Tener por solicitada la homolo-
...ación de esta Convención Colectiva
...abajo debiendo elevarse la mis-
...a al superior en la forma de estilo.
...Dar por concluidas las tratati-
...de este expediente con el re-
...sultado que informa el acuerdo a que
...partes han arribado".

ALGUNAS DE LAS CLAUSULAS
...IENTES DEL CONVENIO

...Acogemos a continuación algunas
...modificaciones introducidas en

el nuevo Convenio con IKA-RENAULT
cuya vigencia va del 1-4-71 hasta el
31-3-72, vale decir por un año.

Como se sabe, uno de los hechos
más importantes es la inclusión de
gran parte del personal adminstrati-
vo, a excepción del personal adminis-
trativo que tenga una categoría su-
perior al actual GRADO 15. En par-
ticular, el personal que queda fuera
del Convenio es el siguiente:

Personal administrativo que realice
tareas confidenciales.

Secretarías en todas sus escalas.
Todo el personal que desarrolla ta-
reas en la División Relaciones Indus-
triales, con excepción del que lo ha-
ce en Cocina y Comedores.

Todo el personal que desarrolla ta-
reas en la División Finanzas, Conta-
bilidad, Control de Gestión, Presu-
puesto, Auditoría.

Todo el personal que desarrolla ta-
reas en Procesamiento de Datos y
Cómputos Mecánicos.

Todo el personal que desarrolla ta-
reas en Métodos Centrales.
Profesionales universitarios cuando
apliquen el título a su actividad en
la Empresa.

Expresamente se conviene que se-
rán de aplicación inmediata al per-
sonal administrativo que se incluye en
el presente convenio todas las dis-
posiciones de los Capítulos: I - Dis-
posiciones Generales, II - Beneficios
Sociales y IV - Enfermedades y Ac-
cidentes, con las siguientes excepcio-
nes: Artículo 19: Vacaciones. Dado
las modalidades de pago del per-
sonal mensualizado, se otorgarán los
días hábiles de vacaciones que se
menciona en dicho artículo, abonán-
dose el mes completo como corres-
ponde. Artículo 27: Ropa de Trabajo.
No es de aplicación dado el tipo de
tareas que realiza el personal admi-
nistrativo.

En lo referente al Capítulo VI, re-
muneraciones, se aplicarán los mis-
mos incrementos porcentuales, y en
las mismas fechas, a las categorías
10 a 15, que se otorgan en las res-
pectivas escalas de jornales de per-
sonal jornalizado.

Por medio de la Comisión de Inter-
pretación y Aplicación del presente
convenio, prevista en su artículo 10°
se procederá a analizar los Capítulos
V - Categorías y Clasificaciones, y el
VII - Actividad Gremial, a fin de adap-
tar su aplicación a las modalidades
propias del tipo de tareas y organi-
zación del personal administrativo in-
cluido.

ART. 6° DERECHOS Y OBLIGACIO-
NES MUTUAS

Inc. B) Cuando se deba proceder a
abrir cofres guardarpape o cajas de
herramientas, se hará en presencia
del personal titular de las mismas
y/o del Representante Sindical del

Departamento, debiendo los inter-
vinientes firmar el acta respectiva.

ART. 8 - DIAS NO LABORABLES

Los 24 y 31 de diciembre, se tra-
bajará media jornada y la Empresa
abonará como íntegramente trabaja-
da. Se adecuará de tal manera para
que el 2° y 3° turno trabajen sin in-
terrupción. El 1° turno trabajará la
media jornada en otro día a determinar.

ART. 18° - CAMBIO DE TURNO

Se comunicará a los interesados
con 48 horas de anticipación, salvo
aquellos casos en que el hecho que
genere la necesidad del cambio haga
imposible dicha anticipación. En es-
tos especiales los operarios del 3er.
turno transferidos al 2° turno, se re-
tirarán a las 22, 35 horas abonán-
dose la jornada completa.

ART. 19° - VACACIONES

Un día más pago a partir de los 3
años de antigüedad.

ART. 21° - LICENCIAS EXTRAORDI-
NARIAS CON PAGO DE HABERES

a) Casamiento: 1 día más a partir
del 5° año de antigüedad.
b) Enfermedad de familiares: Se
amplía para casos excepcionales de
esposa e hijos de 5 a 8 días anuales.
c) Dadores de sangre: Se limita a
3 días por año calendario.
d) Exámenes: Se modifica para el
personal que curse estudios secunda-
rios de 0 a 10 días el máximo por
año calendario.

Estudios Universitarios: los días
otorgados (2 días pago) son por exa-
men final de promoción para la res-
pectiva materia. Primarios: 4 días pa-
go por año.

ART. 27° - ROPA DE TRABAJO

Tres equipos por año en:
FORJA: Martillos y retopadoras
Inspectores en calle de Forja
liviana y pesada.

ART. 28° - SERVICIO MILITAR

Modalidades de acuerdo a ley - Bo-
nificación mensual de \$ 2.000.-

ART. 35° - GASES ESPECIALES CON

TERMINO LEGAL PAGO VENCIDO.
Se extiende de 30 a 45 días el má-
ximo de jornadas adicionales pagas.

ART. 42° - NOTIFICACION DE

SANCIONES
Si en el acto de notificar una san-
ción a un operario, éste solicita la
presencia del delegado, éste será lla-
mado de inmediato; de no cumplirse
este requisito el operario se eximirá
de firmar la notificación respectiva.
Queda aclarado que la notificación
no implica aceptación de la sanción
impuesta.

ART. 53° - CERTIFICADO DE HABE-
RES Y RETENCIONES. Se le exten-
dirá al que lo solicite y antes del 30

de julio.

ART. 66° - COMISION INTERNA DE
RECLAMOS - FUNCIONAMIENTO.

A los efectos de facilitar su acti-
vidad la Empresa dispondrá los días
anteriores a los de la reunión de C.I.R.
para que dos miembros de la misma,
durante cada turno de comida, y en
un lugar a designar en el Comedor,
recipien los reclamos de los delega-
dos titulares, quienes dispondrán de
10 minutos posteriores al almuerzo o
cena en su turno correspondiente,
previa solicitud del pase respectivo a
su supervisor, antes de concurrir al
comedor.

CATEGORIAS: Se anulan todas las
relativas a Entrega Directa a Clientes
por no existir más este C. C.

Se incorporan las siguientes:

FORJA

A4 - Inspector de proceso de Forja.
B1 - Operario completo de terminado
Forja.

B1 - Inspector de Forja completo.
B2 - Operador de granalladora.
B2 - Operario de decapado.
B2 - Operador de prensas de reba-
bar y acuar en terminado. Forja.
B2 - Operador de prensas de ende-
rezar en terminado - Forja.
B2 - Operario de recuperación por solda-
dura eléctrica de piezas forjadas.
B2 - Operario de recepción y despa-
cho.

GALVANOPLASTIA

B1 - Pulidor completo.

EXPERIMENTAL

B1 - Pulidor completo.

EXPERIMENTAL

A4 - Pintor de automotores de expe-
rimental.
A3 - Pintor de automotores de expe-
rimental.

INSPECCION

B1 - Inspector de recepción de ma-
teriales.
B1 - Inspector de recepción de ma-
teriales.
B1 - Inspectores de rechazo de línea.
Ensamblaje y Mecanizado.
A2 - Inspectores laboratorio ensayos
de vida.

Con respecto a las demás Cate-
gorías la Empresa no reclasificará
más, dando opción a que se clasifi-
quen los tercios y máquinas nuevas
que existan en Planta por intermedio
de la C. I. R.

ART. 58° - SALARIOS

A partir del 1° de abril de 1971
se establece un aumento salarial del
27% sobre los salarios que regían al
21-13-70.

A partir del 1° de julio de 1971 se
otorga otro aumento de un 5% sobre
la escala vigente al 31-12-70.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ:

El Interior Debe Reaccionar Contra el Avance Centralista

(Viene de la página 3)
nal reacciona a priori descargando las consecuencias sobre el trabajador.

Pero si condenable es esta actitud, no menos cierto es que la realidad amenaza llegar a un punto crítico, porque de ninguna manera los trabajadores hemos de aceptar pasivamente la drástica reducción de la fuente de trabajo, y estamos seguros que Córdoba entera resistirá la concreción de este desajuste afectándose cuantiosos intereses que en definitiva son patrimonio de la comunidad.

Hay otras facetas del anteproyecto de "Ley de Reconversión de la Industria Automotriz" que favorecen la concentración de la industria (incluida la de autopiezas) en el Gran Buenos Aires. El gobierno declara que nuestra economía está distorsionada, pero adopta medidas que acentúan esa distorsión, como este anteproyecto en el cual debe darse violentamente marcha atrás antes que sea demasiado tarde. No todo el proyecto es malo, lo repetimos, pero basta una cláusula maligna para que toda la manzana se pudra.

El nuevo régimen de producción nacional de automotores debe ser instrumentado por todos los sectores que tienen intereses directos en el problema, entre ellos los trabajadores.

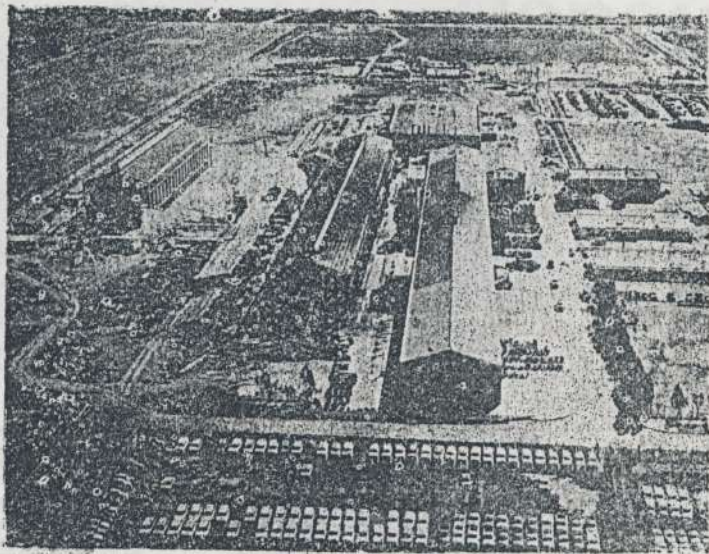
En el transcurso de estos últimos días se ha constituido una Comisión que estudiará nuevamente la cuestión e introducirá los ajustes que se estimen pertinentes. Se ha dicho que se tendrán en cuenta las sugerencias y objeciones formuladas por los sectores interesados.

Nuestra Organización realizó gestiones para que la voz de los trabajadores cordobeses sea escuchada y oportunamente elevó una nota al Secretario de Industria y Comercio Interior expresando su preocupación sobre el particular.

El texto de la referida nota es el siguiente:

"Córdoba, 26 de abril de 1971
Al señor Secretario de Estado de Industria y Comercio Interior, Gral. Oscar Mario Chica-

Página 6



cotta. Presente.
De nuestra mayor consideración:

El Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA), Seccional Córdoba, que nuclea a los trabajadores de las Plantas IKA-Renault, Transax S. A., Grandes Motores Diesel, I. L. A. S. A., Thompson Ramco Argentina y de las Concesionarias de Ventas y Talleres Automotores en el ámbito de su jurisdicción, se dirige al señor Secretario de Estado de Industria y Comercio Interior para expresar su preocupación ante la anunciada promulgación de un nuevo régimen de producción nacional de automotores, algunas de cuyas cláusulas lesionarían —prima facie— las fuentes ocupacionales de esa industria radicadas en Córdoba.

Cuanto se legisle sobre la materia interesa de manera primordial a los trabajadores de la rama, que, en el caso de Córdoba, constituimos un importante segmento de la población económicamente activa, como se desprende de los índices que más adelante se consignarán.

Preservar esas fuentes de trabajo es un objetivo que comparte nuestro gremio y la comunidad entera, toda vez que a partir de la instalación de los grandes complejos automotrices e industria subsidiaria en nuestra ciudad, se operó una verdadera transformación de su estructura socioeconómica acelerándose el ritmo del progreso general en todos los órdenes.

Cabe puntualizar al respecto, que el sector automotriz participa con un 50% en la composición del Producto Bruto Industrial de la provincia y es fuente de ocupación para más de 17.000 dependientes directos, sin contar los que pertenecen a la industria de partes.

Solamente del rubro "Automotores" depende el 30% del quehacer industrial de toda la provincia de Córdoba, lo que proporciona una idea de su magnitud y estrecha interrelación con el resto de la actividad productiva en que se sustenta la economía regional.

Por ello, la inclusión de determinadas cláusulas y la omisión de otras en el proyecto legal en cuestión provocan justificada alarma, ya que su aplicación en la forma como ha sido originariamente concebido, tendría efectos paralizantes inmediatos que revertirían el ciclo evolutivo de la industria local con la secuela de suspensiones y/o despidos masivos de trabajadores.

El artículo 19º de la Ley, denominada "de Reconversión de la Industria Automotriz", determina, por ejemplo, la obligatoriedad de producir cupos mínimos anuales por modelo, que deberán incrementarse periódicamente conforme una escala predeterminada, lo que supondrá desde el principio una situación de notoria desigualdad en beneficio de los antes competitivos que producen sólo uno o dos modelos, frente a una planta terminal de Córdoba que cuenta con muchas líneas de fabricación y cuyos directivos han adelantado ya la imposibilidad de cumplir con las series exigidas, dejando entrever que se verán precisados a prescindir del personal afectado a la producción que cesaría por la causa apuntada.

Los trabajadores advertimos que corremos una vez más el riesgo de ser víctimas propiciatorias de un problema que no hemos provocado, condenándonos a un rol pasivo y a una situación de indefensión pese a que las consecuencias negativas de ejemplos como el denunciado, amenazan recaer di-

rectamente sobre nuestras espaldas.

No nos oponemos, sino por el contrario, al reordenamiento de los sistemas productivos subordinándolos al interés del país, pero sostenemos que una política auténticamente orientada en esa dirección debe responder a premisas integradoras y descentralizantes, capaces de promover el desarrollo industrial a nivel nacional, acorde con las posibilidades reales y potenciales de cada región. Ello no ocurre con la proyectada Ley de Reconversión, porque las empresas presuntamente beneficiarias del artículo 19º realizan casi el 100% de su actividad fabril en el área metropolitana, con lo cual se acentúa el proceso macrocefálico de polarización de la riqueza, que constituye uno de los viejos males de arrastre que debemos conjurar.

Entendemos que es responsabilidad insoslayable del Estado Nacional arbitrar medidas que tornen realidad el principio de federalización de la economía, y en tal sentido requerimos que en el proyecto de Ley a que hacemos referencia se incluyan expresas disposiciones que prohíban la radicación de las plantas automotrices en un radio a 650 kilómetros de la Capital Federal.

Como parte integrante de la industria, los trabajadores pedimos asimismo se nos de participación en el estudio final del contexto, y que en la futura Comisión Asesora de la Industria Automotriz tengan cabida los representantes del sector laboral.

No nos animan intereses sectoriales excluyentes y al defender las fuentes ocupacionales, hacemos abstracción de las peculiaridades de cada empresa como entidad patronal. Nuestra (Pasa a la página siguiente)

APROXIMACION A LOS PROBLEMAS

VALIOSO SALDO DEL SEMINARIO QUE EL SMATA Y FITIM REALIZARON EN LA FALDA

Durante los días 22, 23 y 24 de mayo se desarrollaron en la colonia del gremio textil en La Falda las sesiones del Seminario de Estudio de la Industria Automotriz organizado en forma conjunta por el SMATA y la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica (FITIM), organización que comprende en el ámbito internacional a los compañeros de la rama automotriz. A las deliberaciones asistió el compañero DANIEL BENEDICT, Secretario Adjunto de la FITIM con sede en Ginebra, FERNANDO MELGOSA, Delegado de FITIM para el área latinoamericana, J. SPIEKER, Dirigente Sindical del gremio automotriz de Alemania Occidental, quienes fueron acompañados hasta Córdoba por el compañero RAUL SANGUESA, de la Directiva Central del SMATA.



El compañero SPIEKER, de Alemania Occidental, formuló una exposición que fue claramente interpretada y saludada con cálidos aplausos.

Las sesiones tuvieron un ritmo intenso de trabajo en torno de los problemas generales de la industria con relación a los trabajadores. Se analizaron así de manera conjunta los temas salarios, seguridad en los lugares de trabajo, derechos gremiales, régimen de beneficios sociales y asistenciales, etc. dentro de una mecánica que permitió a todos y a cada uno de los asistentes formular las preguntas que deseaban y terciar en diálogos que resultaron altamente provechosos.

El SMATA de Córdoba, encabezado por el compañero Secretario General MARIO BAGUE y demás miembros de la Comisión Ejecutiva, estuvieron presentes en este encuentro que arrojó un saldo positivo, al punto de resolverse que en oportunidades sucesivas se rea-



En nombre del SMATA, habla el Secretario General de nuestra Seccional, compañero Mario BAGUE, en la jornada de clausura del Seminario de Estudio de la Industria Automotriz. A su lado, el compañero Daniel BENEDICT, Secretario Adjunto de la FITIM.

lizarán otros Seminarios similares a nivel interno del gremio.

Participaron además en todas las sesiones, los siguientes compañeras y compañeros especialmente designados en representación de cada lugar de trabajo:

Por IKA-Renault: Cándido Varela, José Urán, Juan Garzón, Teodoro Ludueña, Roque Piscitello y Julio Pereyra.

Por Transax: Santiago Mondino.

Por Ifasa: Elba Pimentel y Gra ciela de Quinteros.

Por G. M. D.: Francisco Bonnano.

Por Div. Planta de Matrices: Fidel Curcio.

Por Thompson Ramco: Antonio Olcina.

Finalmente en representación de la C. Ejecutiva participaron los compañeros Ademar Quinte-

ros, José Campellone y Arsenio Juárez.

Cabe señalar que los visitantes efectuaron una visita a la planta de Santa Isabel recorriendo sus instalaciones e interiorizándose de los sistemas de trabajo como así también del funcionamiento de la Organización Sindical dentro de planta.

Como recuerdo de su visita a la Seccional Córdoba, del SMATA, los compañeros Benedict, Melgosa y Spieker fueron obsequiados con sendas plaquetas que tradujeron el sentir de nuestros compañeros por este acercamiento que es sin duda, una apertura necesaria en el marco de las relaciones intergremiales para aquilatar experiencias que sirvan mejor en el futuro a la permanente defensa de nuestros derechos.

(Viene de la página anterior).

finalidad es bregar por la estabilidad y consolidación de la industria, que representa también estabilidad y seguridad para el trabajador y su familia.

Una industria que sostenemos, tiene que pasar a manos íntegramente nacionales y debe ser afirmada en el interior, donde fue forjada, para desde allí seguir proyectando sus beneficios multiplicadores a todo el país.

Nos reiteramos al Señor Secretario de Estado, con nuestra más alta consideración:

Mario Orlando Bague, Secretario General, Julio César Méndez, Secretario Gremial."



UNA DE LAS SESIONES DE TRABAJO DEL SEMINARIO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

"Muchas Empresas pero en Pocas Manos"

LA COLOSAL CONCENTRACION MULTINACIONAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MANOS DE UNAS POCAS EMPRESAS, HACE QUE LOS PROBLEMAS DE LOS TRABAJADORES MECANICOS DE LOS DISTINTOS PAISES TENGAN MUCHOS PUNTOS EN COMUN, DIJO EL COMPAÑERO MELGOSA A LOS DELEGADOS DE SMATA.

Luego de asistir a la apertura del Seminario de Estudio sobre la Industria Automotriz, el representante de la FITIM para América Latina, compañero Fernando Melgosa, viajó a Chile pero prometió regresar a Córdoba poco días después para establecer contacto directo con los Delegados del SMATA. La promesa fue cumplida y el lunes 10 de Mayo regresó, oportunidad en que se concretó una fructífera Asamblea con el Cuerpo de Delegados en pleno y en la que también estuvo presente el Secretario General del gremio en el orden nacional, compañero Dirck Kloosterman. El acto, que sirvió para estrechar vínculos fraternales y cono-

cer más de cerca algunos de los problemas comunes que afectan a los trabajadores de nuestra rama en los distintos países del continente, fue abierto por nuestro Secretario General, compañero MARIO BAGUE, que expresó el saludo en nombre del SMATA de Córdoba a los visitantes, quienes, dijo, a lo largo de sus exposiciones nos actualizarán sobre la industria automotriz en el plano internacional posibilitando conclusiones que nos permitan conocer en qué situación se encuentran los trabajadores mecánicos argentinos y en especial los de Córdoba respecto a sus hermanos de otros países.

ANTE OTRO ABUSO

Nuestro Sindicato dio a publicidad el martes de la presente semana el siguiente comunicado dirigido a la opinión pública:

"Con el aumento del precio del boleto del transporte urbano se acaba de asestar otro rudo impacto a la castigada economía de los sectores más humildes, que son los principales y obligados usuarios de este servicio fundamental.

La incidencia multiplicante del aumento representa un drenaje desproporcionado en los ingresos del trabajador y otra sobrecarga a las muchas que venimos soportando por la carrera desenfrenada de la carestía de la vida.

El Sindicato de Mecánicos - Seccional Córdoba eleva su más enérgica protesta por este abuso, la que sabemos es plenamente compartida por todas las capas sociales de la población, al tiempo que reclamamos ante esta política de hechos consumados, una rectificación de esta medida para paliar aunque sea en parte, sus negativos efectos.

La misma está referida al denominado "boleto obrero" que solicitamos se haga extensivo a otros horarios dentro de los cuales considerables contingentes de trabajadores industriales deben trasladarse a prestar servicio. Existen miles de compañeros de nuestro gremio, por ejemplo, a quienes no alcanza el paliativo del precio reducido para trasladarse de sus hogares a los lugares de trabajo y viceversa para quienes este problema se torna más agudo.

Formulamos, por consiguiente, el pedido respectivo a las autoridades responsables a fin de que arbitren los medios para extender y posibilitar la inclusión de estos segmentos de población laboriosa dentro del dispositivo del boleto obrero, un reclamo que estimamos pertinente y absolutamente justificado y que esperamos sea contemplado favorablemente con la celeridad que imponen las circunstancias.

A continuación el compañero Kloosterman saludó a los compañeros en nombre de la Directiva Central y refiriéndose a las importantes funciones que cumple el compañero Melgosa, dijo que su tarea es la de coordinar y llevar adelante los planes de la FITIM para lograr una efectiva solidaridad entre todos los trabajadores latinoamericanos del automóvil y todos los que están relacionados con la industria metalúrgica.

Dijo después: "Nuestro gremio ha avanzado en los últimos tiempos por dos razones: primero por su actividad gremial interna y segundo por el crecimiento de la industria que representamos, factores que nos hicieron ver la necesidad de no estar aislados dentro del concierto mundial, porque la industria era joven, recién instalada en el país con características muy especiales respecto a los demás países y porque debíamos tener de antemano el conocimiento de lo que esta industria y las empresas que aquí están instaladas tienen como comportamiento en el resto del mundo donde están instaladas. Nosotros tenemos nuestro propio esquema gremial y nuestra forma de organización pero era fundamental salir fuera de nuestras fronteras y participar especialmente con el conjunto de los países latinoamericanos en una acción común y solidaria". Señaló que casi todos los países del mundo tienen industria automotriz, pero que esta industria pertenece a muy pocas empresas que se denominan multinacionales que se pueden contar casi con los dedos de una mano y que abarcan las actividades más importantes dentro de la industria metalúrgica.

Por eso, agregó, nos afiliamos a la Federación Internacional (FITIM) consociada de la identificación que nos liga con nuestros hermanos de otros países.

Informó seguidamente el compañero Kloosterman que el SMATA en el breve lapso de 4 años pasó de 17.000 afiliados, a la cantidad de 40.000 que tiene actualmente distribuidos en los distintos establecimientos de todo el país. Trajo historial distintos aspectos del proceso interno que llevó a la actual situación de nuestro Gremio que está plenamente consolidado y en vías de permanente crecimiento, el orador



MELGOSA

cedió la palabra al compañero Melgosa.

"Para mí constituye un señalado privilegio el estar presente y poder conversar con lo que yo considero la columna vertebral de las Organizaciones Sindicales, es decir los delegados de fábrica. Quiero desde el primer momento agradecer a la Directiva Seccional del SMATA de Córdoba y al compañero Bague lo mismo que al compañero Kloosterman, la oportunidad que me han brindado de volver a esta importante ciudad y de tener contacto tan amplio como el de esta mañana.

Así inició el compañero Fernando Melgosa su extensa e interesante exposición, agregando: "Decía yo, que considero que los delegados de fábrica constituyen la columna vertebral de la organización sindical, por el hecho de que con ellos los que mantienen un contacto permanente con los trabajadores de base, son ellos un puente que va en dos direcciones, ustedes representan a los trabajadores y defienden los derechos de sus compañeros de trabajo frente a la empresa. Ustedes son al mismo tiempo los que canalizan las inquietudes y los problemas que no se pueden resolver

en los lugares de trabajo a través de su Seccional y a través del gremio como estructura orgánica son los encargados de resolver todo tipo de dudas, de aclaración, de problemas que les plantean los compañeros de su departamento o sección en la fábrica. De la imagen de ustedes puedan entregar al afiliado de base de su Sindicato, dependan en mucho las perspectivas del gremio entero en su proyección y en su actividad en los diferentes niveles de la vida nacional".

Se refirió seguidamente a la estructura de la FITIM, expresando: "La FITIM fue constituida en el año 1893, a base del esfuerzo desplegado por 120 mil trabajadores de las incipientes artesanas metalúrgicas que existían a fines del siglo pasado. Se constituyó básicamente para luchar por una conquista que ha sido trascendental para toda la clase trabajadora en el mundo: lograr las 8 horas de trabajo y eliminar de esta manera o reducir la explotación que a través de las jornadas de 12, 14 y 16 horas prevalecían en aquellos tiempos. La FITIM surgió así por iniciativa de esos compañeros europeos, ha llegado a ser una organización que en la actualidad cuenta con 10.650.000 trabajadores en 60 países de todo el mundo. Desde entonces mantiene su sede mundial en la ciudad de Ginebra (Suiza) y hasta el año 1930 estuvo constituida por organismos sindicales europeos en el ramo metalúrgico. A partir de esa fecha ingresaron los trabajadores mecánicos, metalúrgicos de Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) y posteriormente a fines de la década de los años 50 empezaron a ingresar a nuestra Organización los Mecánicos y metalúrgicos de América Latina".

La importante exposición de Fernando Melgosa incursionó luego sobre la estructura internacional de las empresas automotrices internacionales y abundó en referencias sobre la lucha desplegada por los sindicatos de la rama automotriz para defender sus derechos laborales.

Al final, diversos Delegados formularon preguntas que fueron respondidas por el visitante, entablándose sustanciosos diálogos que aportaron valiosas conclusiones sobre este tema de tanta relevancia para nuestro gremio.