

Directivos de MTA luchan contra medidas que impiden acuerdos colectivos y ponen en riesgo los dolares de los contribuyentes estatales

MTA está luchando contra varias propuestas de leyes estatales patrocinadas por los sindicatos de trabajadores de MTA que usurparían el proceso de acuerdos colectivos y costarían potencialmente a los contribuyentes decenas de millones de dólares con poca o ninguna responsabilidad sobre cómo se gastaría ese dinero.

La Junta de Directores se opone radicalmente a la medida AB 1720 (Núñez) y a la AB 98 (Koretz) que impondrían costosas provisiones en los contratos de trabajo de MTA y obstaculizarían el proceso de acuerdos colectivos. La Junta también ha expresado sus preocupaciones acerca de la medida AB 199 (Oropeza) que daría un tratamiento especial a uno de los sindicatos de trabajadores de MTA.

"La AB 1720 es particularmente negativa", dijo el presidente de la Junta Directiva de MTA, Hal Bernson. "El liderazgo de Amalgamated Transit Union (ATU) que representa a los mecánicos y empleados de mantenimiento de MTA está buscando cantidades de hasta un 50 por ciento de aumento en contribuciones de MTA a un fondo de ese sindicato que paga beneficios médicos para esos trabajadores. Eso añadiría 6 millones de dólares al año a los 2 millones de dólares que MTA proporciona anualmente a ese fondo".

Bajo la medida, MTA tendría que asegurarse de que el fondo administrado por el sindicato mantuviera una reserva de 6 millones de dólares. Hace sólo seis meses, MTA le dio a ATU 3.74 millones de dólares para elevar esa reserva a 6 millones, en un solo pago requerido bajo el recientemente expirado contrato de ATU con MTA.

"Ahora los líderes de ATU están diciéndole a los legisladores que el fondo podría irse pronto a la bancarrota", señaló Bernson. "¿Cómo fue posible que el sindicato se terminara los 6 millones de dólares tan rápido y por qué no le ha rendido cuentas a MTA de esos gastos?"

Bernson también señaló que MTA contribuyó más para los beneficios médicos de los 2,600 empleados de ATU y para los retirados (533 dólares al mes más el pago de la reserva) que para los de otros empleados de MTA, a pesar de que los co-pagos de los miembros de ATU por servicios médicos son mínimos.

Aunque el contrato de ATU con MTA ha expirado y se está negociando uno nuevo, MTA todavía está respetando los términos y condiciones del contrato previo y continúa haciendo contribuciones al fondo de salud y bienestar social de ATU.

El vicepresidente de MTA, John Catoe, dijo que MTA también está preocupada por la información incorrecta que el presidente de ATU, Neil Silver y sus cabilderos le están dando a los legisladores.

"Ellos le están diciendo a los legisladores que MTA cuenta con una cantidad sustancial de reservas, pero no hay reservas", dijo Catoe. "Tenemos fondos balanceados pero ese dinero está comprometido a proyectos importantes como las mejoras de las calles y las autopistas, rutas para autobuses y proyectos de tren ligero que están bajo construcción o cuya construcción está pendiente. La vasta mayoría de esos fondos tienen restricciones para su uso por ley o porque están destinados a propósitos de

gran importancia y no pueden utilizarse para gastos de operaciones y si MTA tuviera que descartar esos proyectos, esto tendría un serio impacto regional en la congestión del tráfico”.

“Si MTA tuviera mucho dinero, ¿por qué estamos proponiendo entonces medidas draconianas como eliminar más de cien empleos, congelar salarios (a menos que los incrementos de sueldos estén especificados en los contratos laborales) y ajustar tarifas para enfrentar el déficit presupuestal del estado y otras limitaciones financieras?”, preguntó Catoe.

Catoe afirmó que MTA ha ofrecido a ATU un 16 por ciento de incremento en contribuciones médicas al fondo del sindicato como parte de un paquete de un nuevo contrato, pero ATU ha rechazado esta oferta.

“Ahora ellos están ejerciendo su influencia política en Sacramento para ganar lo que no pudieron obtener en un contrato colectivo en Los Angeles”, dijo Catoe.

Dos propuestas similares se están moviendo rápidamente en la Legislatura.

Otra medida propuesta por ATU, la AB 98 (Koretz) le costaría a MTA 11 millones de dólares adicionales al año en horas extras de salarios. La medida ordenaría a MTA cuándo y cómo estructurar las horas de descanso y comidas para sus conductores de autobuses, algo que por décadas MTA y el sindicato United Transportation Union, que representa a los operadores de autobuses y trenes de MTA, han negociado en sus contratos.

La organización American Federation of State, County and Municipal Employees (AFSCME), que representa alrededor de 550 supervisores de Metro Bus y trenes está patrocinando la medida AB 199 (Oropeza). Esta pondría la supervisión de los contratos colectivos de trabajo bajo la llamada Public Employees Labor Relations Board. Esta medida falla en que no aborda todos los derechos establecidos bajo las leyes actuales que regulan las relaciones laborales. Históricamente, los acuerdos de trabajo colectivos para los sindicatos del transporte público han sido regulados bajo el Public Utilities Code.

MTA-071

[\[Return to Home\]](#)