



RECLAMO DE LOS TRANSPORTISTAS DE GRANOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El acopio insiste en que las tarifas deben seguir siendo orientativas

Transportistas piden modificación de tarifas

En las últimas semanas recrudeció la presión ejercida por un grupo de entidades de transportistas de carga para el establecimiento de tarifas sostén obligatorias y un nuevo régimen de distribución equitativa de cargas por partido. El Centro de Acopiadores, con el apoyo de la Federación, está participando activamente en reuniones para insistir en su posición de que las tarifas deben ser orientativas y la contratación absolutamente libre.

En nuestro lenguaje, nosotros identificamos este reclamo de las empresas transportistas -que está siendo incluso apoyado por el sindicato de choferes- como la pretensión de establecer tarifas obligatorias que pudieran decantar en la obligación del pago del flete en destino. También identificamos el término "distribución equitativa" con el conocido sistema de turnos rotativos.

La amenaza de medidas de fuerza en los principales puertos del país hizo que las autoridades de la provincia de Buenos Aires tomaran esta tema en consideración y comprometieran una posible solución a lo solicitado por los transportistas.

Prueba de ello es que en la primera reunión celebrada el 24 de agosto pasado se realizó en el despacho del Jefe de Gabinete del gobierno de la provincia de Buenos Aires, encuentro en el que estuvieron presentes el jefe de gabinete, un ministro y la cúpula de la agencia de transporte provincial.

En la última reunión, realizada el 31 de agosto en el Ministerio de la Producción bonaerense, estuvieron presentes el ministro de la Producción, el ministro de Trabajo y el de Asuntos Agrarios, así como otros funcionarios incluyendo a la plana más alta de la agencia provincial de transporte.

Los reclamos al unísono de todas las entidades de transportistas FETRA, CATAC y demás, así como del sindicato de choferes, persiguen la obtención de una norma donde se establezca que las tarifas dejan de ser orientativas para convertirse en mínimas obligatorias.

El fundamento de dichos reclamos se apoya en las pruebas que ellos ofrecen en el sentido de la disminución de las tarifas fuera del momento de cosecha por parte de los dadores de carga, lo que los obligaría a transportar con tarifas que impiden la renovación del parque automotor, generarían la necesidad de sobrecargas de peso que atentan contra la seguridad vial e impedirían el pago de los sueldos de convenio a los choferes.

A juicio de las entidades de transportistas y el sindicato de choferes esta situación sería lo suficientemente grave como para que el gobierno declare al tema de interés público y en consecuencia establezca la obligatoriedad de respetar las tarifas que – reiteramos- hasta ahora son meramente orientativas.

Al margen de los aspectos que hacen a la posible ilegalidad del establecimiento de tarifas obligatorias, la **posición del acopio sostenida en ambas reuniones enfatiza la necesidad de aprobar todas las modificaciones tarifarias que sean necesarias de acuerdo a la evolución de los costos, reiterar que las tarifas deben ser orientativas y sostener que las tarifas de fletes por el grano que pasa por las plantas de acopio no pueden ser superiores a aquellas que se originan en la entrega directa de los productores.**

Aquel acuerdo alcanzado

Ya en el acuerdo marco suscripto el 5 de febrero de 2008 por el Centro de Acopiadores de Cereales (CAC) y CATAC se había insistido en 3 puntos cruciales para entender y solucionar la problemática.

En principio, se alegó que “también las inversiones en plantas de acopio en las zonas productoras contribuyen a ordenar la movilización de la producción, hacer más eficiente la comercialización y logística de los granos y, consecuentemente, permitir el trabajo de transportistas durante todo el año con una mejor utilización de la misma flota de camiones”.

Por otra parte, se insistió en aquel documento, que adquiere plena vigencia hoy, en que “la comercialización y el transporte están íntimamente ligados, lo que demanda una evaluación general y equilibrada de sus comportamientos”.

Finalmente el documento suscripto por CAC y CATAC reconoció que “si bien las tarifas orientativas constituyen un valioso marco general, la realidad del comercio y el transporte, con todas sus diversas facetas, es diferente según zonas, distancias medias, operadores involucrados, oferta intermodal, etcétera, circunstancia esta que, sin perjuicio de los lineamientos generales, podría requerir acuerdos locales, de adaptación a su propia realidad”.

La próxima reunión está prevista para el martes 6 de septiembre. Lamentablemente, vemos que la presión de los transportistas y del sindicato de choferes es muy grande, lo que podría hacer que el gobierno ceda a las presiones y evitar cualquier medida de fuerza de los transportistas. Se vienen tiempos muy difíciles y la posibilidad de volver recurrentemente a viejos sistemas de principios de los '70.

Los seguiremos informando por los medios habituales, en la medida que surjan novedades.

Raúl Dente
Centro de Acopiadores de Cereales