



ACOPIADORES
DE CÓRDOBA



Federación de Centros y Entidades
Gremiales de Acopiadores de Cereales

TEMAS COMERCIALES

EL TRANSPORTE AUTOMOTOR EN LA PCIA. DE BUENOS AIRES

DIAGNÓSTICO Y RECOMENDACIONES

I. INTRODUCCIÓN

La situación del transporte camionero en la Pcia. de Buenos Aires se caracteriza por el accionar de grupos minoritarios de propietarios de camiones, en clara procura de manejar las cargas, generar elevados ingresos financieros y dominar, por la fuerza, la representatividad de las empresas de transporte de cereales.

La metodología aplicada para lograr dichos objetivos consiste en: 1) detectar/organizar algún conflicto entre asociaciones locales de transportistas y dadores de carga, 2) ofrecer a los transportistas locales los servicios de intimidación, presión bloqueo de plantas, coacción sobre los dadores de carga para forzarlos a concederles beneficios y 3) logrados los beneficios, obtener un reconocimiento político por la defensa de los intereses de los camioneros, y también económico por el precio que cobran por la prestación de los servicios de “apriete” que, según algunas fuentes, puede oscilar entre el 2% al 3% de la facturación prevista, más \$ 2.500 a \$ 3.000 en concepto de oblea para circular por camión por año, más el costo de movilización, y alguna participación en lo que puedan obtener de los dadores de carga por presuntas deudas tarifarias.

Un negocio altamente redituable de venta de servicios de coacción que, lamentablemente, ha dado, en algunos casos, resultados positivos.

Bajo la excusa de luchar por una reivindicación tarifaria, estamos en presencia de una acción clara de extorsión, coacción y que ha producido desde daños a bienes como instalaciones, camiones y bolsones hasta lesiones a personas o enfrentamientos armados entre grupos antagónicos con saldo de heridos y

hasta un muerto como ocurriera en Cnel. Pringles, atentando contra la disposición de los bienes, la libertad de trabajar y de circular.

Para el diseño de estrategias de lucha contra el fenómeno descrito, es importante entender, con claridad, la metodología recién comentada y los fines perseguidos. Ello nos permitirá desarrollar acciones **preventivas** y también, en caso de generarse las medidas de fuerza, ofrecer una fuerte e inteligente contraofensiva, para desarticular y debilitar a estos grupos de presión.

Lamentamos decir que a raíz de la toma de La Bragadense (más de 40 días) hemos ganado mucha experiencia que enriquece la obtenida con anterioridad por los conflictos en Necochea, Cnel. Pringles, Gral. Lamadrid, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Azul, etc.

Para cerrar esta introducción, creemos de gran utilidad recordar el marco legal que rige en materia de tarifas y contratación del transporte automotor en el orden nacional y provincial. La Ley Nacional del Transporte Automotor de Cargas N° 24.653, establece en su Art. 1, como objetivo principal de la norma un servicio eficiente que opere con PRECIOS LIBRES, con plena libertad de contratación y tráfico, refrendado por la Ley N° 10.837 de la Provincia de Buenos Aires, y su Decreto Reglamentario N° 4.460/91, fijando tarifas sólo orientadoras para la actividad en análisis.

Con lo cual no queda duda alguna que la contratación del transporte y las tarifas son absolutamente libres. Los cuadros tarifarios son meramente orientativos y reflejan una “cierta metodología de costos” no aplicable de manera general.

II. RECOMENDACIONES

a) **Prevención:** A los fines de evitar la generación de estos conflictos, es muy importante tener una relación normal con los transportistas. Ello depende de la situación local, pero sabemos que siempre ayuda tener convenios de tarifas y fletes, establecer períodos de pago dentro de los 30 días y mantener equilibrios en la asignación de cargas, privilegiando a los que trabajan en la corta.

Como medida de prevención, también sirve el advertir rápidamente el comportamiento de algunos transportistas o seudotransportistas que recorran la zona incentivando el tipo de actitudes detalladas.

Sabemos que en algunos casos es muy difícil esta tarea preventiva, sobre todo cuando se convive con asociaciones de transportistas locales que no comulgan con la libertad de contratación. Pero todo esfuerzo en procura del equilibrio es siempre útil.

Otro mecanismo de defensa cuando estamos frente a diferentes tipos de transportistas, es crear la conciencia en los camioneros no belicosos que, en la medida que nos veamos forzados a otorgar beneficios a los más belicosos, aquellos pagarán sus costos por menos trabajo. Lo que transportan unos es lo que no transportan los otros, o incluso por el pago de obleas que les serán impuestas para contratar o circular.

La existencia de asociaciones locales de transportistas que actúan dentro de la ley opera como una especie de antídoto para equilibrar fuerzas con los que tienen propensión a comportarse al margen de toda norma.

Como resumen de este punto, podemos afirmar que es muy importante prestar atención a la situación de organización local de los transportistas y tener muy buena información como para detectar, en forma precoz, algún foco de posibles conflictos futuros.

b) Acciones frente al conflicto: En caso de enfrentarse a las medidas de fuerza desarrolladas por alguna entidad que actué de la forma detallada, consideramos importante seguir los siguientes consejos:

Recomendaciones para el caso de bloqueo de plantas de acopio, retención o daños a camiones, silos bolsas, etc.

- 1) Informar a su Centro de Acopiadores para que tome conocimiento la Federación.
- 2) Efectuar, en cualquier caso de presión, la denuncia penal pertinente.

A tal fin resulta importante hacerse de la mayor prueba posible, básicamente fotografías, actas notariales de constatación, recortes periodísticos, testimonios de terceros (productores o proveedores que no puedan acceder a las instalaciones o hayan sido amenazados), videos de cámaras de seguridad y cualquier otra prueba tendiente a demostrar la situación existente y quienes resultan los principales participantes de la medida o sus instigadores si los hubiere.

3) Es importante también exigir de las autoridades policiales la identificación de las personas que se encuentren impidiendo el libre acceso a las instalaciones o profiriendo algún tipo de amenaza a titulares de la empresa, empleados o terceros.

4) Resulta también preponderante poder demostrar el objeto de la presión ejercida, ya que resulta común que quien reclamaba en privado la obligatoriedad de contratación con determinadas personas, o de las tarifas indicativas u orientativas, el uso de obleas u otras cuestiones; niegue luego tales reclamos a efectos de morigerar su responsabilidad penal. Para ello, se recomienda tratar en lo posible de solicitar a quien ejerce el pedido, se haga el mismo por escrito o presente un borrador del acuerdo que solicita se suscriba entre las partes.

5) En cuanto a lo indicado en el párrafo anterior y también por razones de seguridad, debe tratarse que las reuniones que se lleven a cabo con estos grupos sean en el ámbito de la municipalidad local, policial o fiscalía pertinente y siempre al final de dichas reuniones solicitar un acta de lo requerido.

6) Al mismo tiempo debe informar a los acopiadores de la localidad y zona, con el propósito de generar su solidaridad y advertirlos del peligro. A estos efectos, los Centros de Acopiadores juegan un papel importante.

Figuras penales que pueden producirse

Es importante tener en cuenta que las medidas de hecho a que hacemos referencia pueden encuadrar en distintas figuras legales de distinta gravedad y competencia judicial.

En el caso de bloqueo de instalaciones, la figura más simple que puede aparecer por el solo bloqueo de la empresa o impedimento de circular de los camiones es la de turbación ilegítima de la propiedad prevista en el art. 181 inc. 3 del Cód. Penal que indica: “Será reprimido con prisión de seis meses a tres años, 3º El que con violencia o amenazas, turbare la posesión o tenencia de un inmueble”.

En segundo lugar encontramos la coacción prevista en el art. 149 bis de la misma norma que dice: “Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que hiciere uso de amenazas para alarmar o amedrentar a una o mas personas. En este caso la pena será de uno a tres años de prisión si se emplearen armas o si las amenazas fueren anónimas. Será reprimido con prisión o reclusión de dos a cuatro años el que hiciere uso de amenazas con el propósito de obligar a otro a hacer, no hacer o tolerar algo contra su voluntad.”

El 149 ter indica que “En el caso del último apartado del artículo anterior, la pena será: 1) De tres a seis años de prisión o reclusión si se emplearen armas o si las amenazas fueran anónimas.”.

En el caso de bloqueo de rutas y demora de camiones:

El 194 del Código Penal indica que: “El que sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación, de provisión de agua, de electricidad o de sustancias energética, será reprimido con prisión de tres meses a dos años.”.

Finalmente entendemos que en ciertos casos también se presentará la asociación ilícita, cuando se den las circunstancias del art. 210 que indica que “Será reprimido con prisión o reclusión de tres a diez años, el que tomare parte en una asociación o banda de tres o más personas destinadas a cometer delitos por el solo hecho de ser miembro de la asociación. Para los jefes u organizadores de la asociación el mínimo de la pena será de cinco años de prisión o reclusión.”.

Como se observa en cada caso, las penas varían y determinan incluso la posibilidad o no de excarcelación del imputado.

III. CONSIDERACIONES FINALES

Independiente de las cuestiones legales, resulta sumamente importante contar en todo momento con el asesoramiento profesional particular de la empresa y de las entidades a las que se encuentre adherido el damnificado. Por ello

recomendamos informar inmediatamente a su Centro de Acopiadores y a la Federación.

En primer lugar porque se trata de situaciones poco comunes y agradables, donde quien pretende imponer determinadas condiciones trata de ejercer para ello la mayor presión psicológica y crear básicamente miedo. Esto repetido a lo largo de los días y varias veces por día genera al perjudicado una tensión para la que no suele estar acostumbrado y lo induce a aceptar las pretensiones o a cometer errores que debiliten su posición.

En segundo término, la Federación de Acopiadores, se ha dedicado con la colaboración de los Centros que la integran a recabar antecedentes de todos los casos similares lo cual resulta de vital importancia para demostrar:

- a) Que casi nunca se trata de acciones aisladas basadas en supuestos abusos del dador de carga como tratan de presentar los reclamantes, sino de conflictos de poder o distribución de carga entre entidades que nuclean a transportistas.
- b) Que en la mayoría de los casos participan de las medidas personas con antecedentes en este tipo de acciones o coordinadas por entidades no pertenecientes a la zona del conflicto.
- c) Que muchas veces estas acciones han desembocado en enfrentamientos entre los propios transportistas con víctimas incluso fatales.
- d) Que el esclarecimiento de las autoridades locales de la verdadera situación, ha sido en muchos casos un factor muy importante no sólo para garantizar la seguridad de las personas y los bienes sino para definir el conflicto.
- e) El poder agregar a las denuncias policiales o judiciales los antecedentes de casos similares o personas o entidades involucradas, fortalece las denuncias y favorece su tratamiento eficaz, a los fines de ordenar las medidas legales a su alcance como identificación de personas intervinientes, desalojo de lugares ocupados o protección de las personas o bienes amenazados.

El cumplimiento de este protocolo aportará una gran ayuda a la lucha contra este accionar intimidatorio, evitará su propagación y servirá para generar valiosos antecedentes en defensa de la ley y las instituciones.