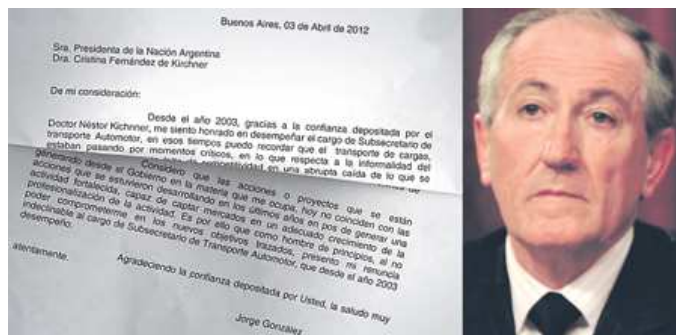




Salida traumática de Gobierno del último hombre de Moyano



Las escaramuzas entre **Cristina de Kirchner** y **Hugo Moyano** se cobraron el puesto del último funcionario que respondía al camionero dentro del Gobierno. **Jorge González**, subsecretario de Transporte Automotor, renunció a su cargo en disconformidad con la política en el área, en particular por una iniciativa que apuntaba a eliminar un subsidio que beneficia al jefe de la CGT. González, dirigente del gremio de los choferes y con un récord de 9 años y tres meses en el Ejecutivo, presentó su dimisión de carácter indeclinable el martes a última hora, y hasta anoche no le había sido aceptada.

Según pudo saber **Ámbito Financiero**, **Cristina de Kirchner** tiene a la firma un decreto que anula un fondo que le garantiza a Moyano engrosar el número de afiliados de su gremio y que resultó, en los últimos años, un pilar en su construcción de poder sindical.

Se trata del subsidio previsto por el Régimen de Fomento para la Profesionalización del Transporte (REFOP), que establece la devolución de los aportes patronales para los empresarios del sector en la medida en que tengan a su personal en blanco e incorporado al convenio del sindicato de Moyano. El decreto bajo análisis prevé la eliminación del beneficio -cuya demora en el pago acumula una deuda estatal estimada en 1.500 millones de pesos- y su reemplazo por una línea de créditos para la compra de camiones.

González le confirmó ayer a este diario su renuncia, que concretó a través de una carta dirigida a Cristina de Kirchner.

«Considero que las acciones o proyectos que se están generando desde el Gobierno en la materia que me ocupa hoy no coinciden con las acciones que se estuvieron desarrollando en los últimos años en pos de generar una actividad fortalecida, capaz de captar mercados en un adecuado crecimiento de la profesionalización de la actividad. Es por ello que como hombre de principios, al no poder comprometerme en los nuevos objetivos trazados, presento mi renuncia indeclinable al cargo de subsecretario de Transporte Automotor, que desde el año 2003 desempeño», señala el último párrafo de la misiva.

El exfuncionario alegó que decidió renunciar luego de que no prosperara su iniciativa de **«declarar de interés público»** el transporte automotor de cargas, lo que hubiera permitido la fijación de una tarifa regulada que beneficiara a los empresarios del sector en su puja con los dadores de carga, en particular las grandes cerealeras. **«En este contexto tenemos sólo una tarifa regulatoria orientativa pero no obligatoria, que deja al transporte de cargas en una situación complicada y a merced del monopolio que ejercen grandes compañías»**, entre las que mencionó a Cargill y a Dreyfus.

La suerte de González, que resistió en su cargo dos cambios de Gabinete y la crisis por la tragedia de Once, quedó sellada luego del conflicto impulsado por los transportistas de cereales de Rosario hace dos semanas. La disputa con los dadores de carga se resolvió con la promesa de un aumento de tarifas para los fletes, pero puso al descubierto las diferencias entre el entonces subsecretario de Transporte Automotor y la línea impuesta por el Ejecutivo de no promover la declaración de interés público de la actividad.

La eventual cancelación del REFOP es una idea que maneja el Ejecutivo para lastimar una de las líneas de flotación de Moyano, y reemplazarla por otro beneficio directo a los transportistas que no pudiera capitalizar el sindicalista: volcar esos fondos a una línea de crédito blanda para el recambio de camiones, con tasas subsidiadas por el Banco Nación.

Hasta ahora, el REFOP era el principal argumento para la contratación de camioneros regidos por el convenio colectivo 40/89, del sindicato de Moyano. Si bien se trata de un acuerdo que prevé mayores sueldos que los de otros gremios, tiene como contrapartida la devolución de los aportes patronales. Sin embargo, los criterios de distribución de ese subsidio fueron tachados de discrecionales en los últimos años. Es que el Gobierno, según los empresarios del transporte, trababa esos recursos o los repartía para encuadrar las paritarias de cada año según su conveniencia. El paso siguiente, al menos hasta 2010, era la firma del acuerdo salarial en la Casa de Gobierno con una pauta considerada adecuada para las necesidades económicas del momento.

Fuente: ÁMBITO FINANCIERO