



TRANSPORTE DE GRANOS CONFLICTO DEL TRANSPORTE ARTÍCULOS PERIODÍSTICOS

Se reaviva el conflicto del transporte

Los dueños de camiones, con el apoyo de Moyano, dicen que no se cumple el acuerdo de marzo y piden controlar el pago de fletes.

El acuerdo sellado el 8 de marzo entre productores, acopiadores y bolsas de cereales, por un lado, y los transportistas de la Confederación Argentina de Autotransporte de Cargas (Catac), por el otro, estaría a punto de quebrarse, lo que derivaría en una nueva medida de fuerza de parte de los transportistas.

El sector cuenta con el aval del secretario general de la CGT y líder del sindicato de camioneros, Hugo Moyano, que fue determinante para la realización del paro realizado en los primeros días de marzo.

La causa de las nuevas fricciones es que los transportistas, representados en parte por Catac, se quejan de que la producción y los exportadores no estarían cumpliendo con las tarifas acordadas y que no se permite el control de los pagos en las plantas. Además, Catac y Moyano habrían sumado reclamos, como concentrar el pago en destino a través de una empresa controlada por camioneros y transportistas.

La idea de Moyano sería que esta empresa verificadora fuera una firma externa pero vinculada a su sector y que cuente con 350 personas por turno, con tres turnos por día, para centralizar los pagos a los transportistas y controlar que las tarifas se paguen en blanco y de acuerdo con lo acordado. Un servicio que se cobraría entre un 4 y un 7% del costo del flete, lo que daría a la verificadora el manejo de fondos estimados por fuentes del sector entre 60 y 100 millones de dólares en cada campaña.

Rubén Agugliaro, presidente de Catac, negó a LA NACION la relación entre Moyano, su entidad y la empresa que se quiere contratar para las verificaciones, aunque confirmó el pedido de Catac de deslindar en un tercero esa responsabilidad. "Ni nosotros ni los exportadores tienen la estructura necesaria para hacer el control, así que lo más lógico es traer alguien de afuera", dijo Agugliaro. "Lo del 7% y Moyano involucrado en la empresa verificadora son chicanas de las bolsas, que quieren ensuciar la cancha. Y nos cansamos de las chicanas y de las vueltas. Por eso, si no quieren negociar, vamos al paro", dijo Agugliaro.

Desde el sindicato de camioneros también se negó la intención de participar en la fiscalización de los pagos. "El sindicato tiene una sola pretensión: que no ingrese ningún vehículo con choferes en negro. El sindicato nunca ha pensado participar de la verificación del pago de las tarifas acordadas. Nosotros creemos que el cereal es del productor, el camión es del transportista y el chofer es del sindicato", aclaró el ex juez Daniel Llermanos, abogado de los camioneros.

"Son las cámaras del sector las que han propuesto crear un mecanismo de certificación del cumplimiento. Tener 10 exportadores, 100.000 transportistas y 200.000 dadores de carga genera debilidad al sector. Se ha hablado de que el sindicato quiere participar del negocio, pero el sindicato lo único que quiere es que los choferes estén en blanco", dijo Llermanos.

Paciencia agotada

Al parecer, la intención de Catac de hacer un paro renació la semana pasada, luego de que varios transportistas denunciaron que no se cumplía el acuerdo de marzo y de que se suspendieran varios encuentros para negociar con los exportadores. "¿Los exportadores y las bolsas no me toman en serio? Van a ver. Vamos a hacer paro y frenaremos el país", se le escuchó decir a Agugliaro.

El que lo habría frenado sería Carlos Avellaneda, presidente de la Bolsa de Cereales del NOA y uno de los pocos integrantes de la contraparte que tiene diálogo con Catac. Fue Avellaneda el encargado de acercar a Agugliaro a los exportadores. "Nos reunimos con los exportadores, con algunos dirigentes agropecuarios y con Catac para buscar una solución y no caer en un nuevo paro", confirmó Avellaneda.

"Creo que la solución sería que se pague en destino la tarifa acordada, con un banco de por medio, a cada transportista y que se descuenten los gastos al productor. No sería bueno implementar el control en las plantas", dijo Avellaneda.

Por otro lado, el dirigente insistió en la necesidad de reflotar el tren Belgrano Cargas, para evitar nuevos conflictos por la saturación del transporte de los granos por camión.

Por ese motivo, con el apoyo de Luciano Miguens, presidente de la Sociedad Rural Argentina, la Bolsa del NOA presentó un pedido al ministro de Planificación Federal, Julio De Vido, de que se desarrollen inversiones para mejorar los trenes de carga. La producción -representada por la Rural y Coninagro- termina pagando la suba. El sindicato pretendería convertirse en intermediario en el pago de los fletes. Reclaman el aumento de tarifas que perciben por llevar los granos a los puertos. Los acopiadores no aceptan que el sindicato instale casillas dentro de los puertos.

Por Mercedes Colombres

De la Redacción de LA NACION

Fuente: Diario La Nación, 05 de abril de 2007.

Los camioneros quieren participar del negocio

Muchos encuentros de los dadores de carga (acopiadores, cooperativas y productores agropecuarios) con los transportistas para negociar las condiciones de contratación de los fletes se realizaron en la sede del Sindicato de Camioneros.

Ese sólo dato -que no será el único- habla del grado de participación del gremio de Hugo Moyano en el conflicto que podría derivar en un nuevo lock out patronal.

En aquellos primeros contactos, el legendario presidente de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, José María Gogna, convertido en vocero de la cadena granaria, se trasladó hasta el sindicato para expresar la posición del sector. Entonces, el empresario fue recibido por el hijo del líder de la CGT, Pablo Moyano, vestido con una camiseta de Independiente, club del que también es directivo, y rodeado de varios militantes del gremio.

La anécdota, que describe el contexto en el que su sustanciaron las reuniones posteriores, fue contada por uno de los empresarios que participaron de la mesa de negociación que el 8 del mes pasado terminó con un paro de 4 días y puso al borde del desabastecimiento a las principales ciudades.

En el gremio de Moyano siguen sosteniendo que sólo acompañan el reclamo de los empresarios para que estos puedan blanquear a los choferes. Sin embargo, de los diez negociadores que firmaron el acuerdo de marzo, tres pertenecen a la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros (FNTC), la misma cantidad que los que representan a la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (Catac), que en teoría encarna el reclamo. A ellos se suma la gestión directa del abogado del gremio, el ex juez Daniel Llermanos. El mediador del Gobierno no está relacionado ni con el transporte ni con el agro, es el jefe de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), Alberto Abad.

El reclamo del transporte se centra en el aumento de las tarifas y, en un segundo renglón, incluye la creación de "un organismo privado de verificación" -según la definición que dan en el sindicato y en Catac-, que cobraría una tarifa por sus servicios de control y fiscalización. Para varios dadores de carga consultados, ese organismo ya estaría constituido como empresa y hasta habría hecho algunas inversiones en infraestructura y sistemas.

Moyano tiene un control férreo del transporte carretero de cargas y de pasajeros -gracias a una estrecha relación con la Unión Tranviaria Automotor (UTA)-, y avanzó en los últimos meses sobre las empresas concesionarias de peaje, entre otros gremios del rubro. Sin embargo, hasta ahora se le escapaba de control el flete de la cosecha. Ante el bajo desarrollo del modo ferroviario, el 80% de los granos se mueve en camión. Y ese negocio, según distintas fuentes, factura entre 1300 y 2000 millones de dólares anuales.

Por Mercedes Colombres

De la Redacción de LA NACION

Fuente: Diario La Nación, 05 de abril de 2007.