



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

***La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...***

**RESUELVE:**

Solicitar al Poder Ejecutivo que informe, a través del área correspondiente, sobre la aplicación de la Tarifa de Referencia establecida por la Disposición 171-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación en el marco del conflicto que las empresas cerealeras del país tienen con los transportistas del transporte automotor de cargas de jurisdicción nacional de cereales, oleaginosas, afines, productos, subproductos y derivados, lo siguiente:

- Si el Ministerio de Transporte de la Nación ha tomado conocimiento del incumplimiento de la Disposición 171-E/2017 por parte de las empresas cerealeras a los transportistas, y en su caso si se ha identificado a los infractores y las medidas que lleva adelante a fin de detectar y corregir tal transgresión.
- Si el Ministerio de Agroindustria de la Nación ha tomado conocimiento del incumplimiento de la Disposición 171-E/2017 por parte de las empresas cerealeras a los transportistas, y en su caso si se ha identificado a los infractores y las medidas que lleva adelante a fin de detectar y corregir tal transgresión.
- Si la Autoridad Federal de Ingresos Públicos (AFIP) ha tomado conocimiento del incumplimiento de la Disposición 171-E/2017 por parte de las empresas cerealeras a los transportistas, y en su caso si se ha identificado a los infractores y las medidas que lleva adelante a fin de detectar y corregir tal transgresión.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución, pedido de informes al Poder Ejecutivo, tiene por objeto que esta H. Cámara tome real conocimiento de las acciones y omisiones que el actual gobierno desempeña en el grave conflicto que aqueja a los transportistas de granos de nuestro país, en el marco del incumplimiento por parte de las empresas cerealeras de la Disposición 171-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación, sobre la Tarifa de Referencia que deben abonar a los transportistas.

Los considerandos de la misma Disposición 171-E/2017, son por demás elocuentes:

*“Que el artículo 2º de la Ley N° 24.653 del Transporte Automotor de Cargas, establece como responsabilidad principal del ESTADO NACIONAL la de **garantizar una amplia competencia y transparencia del mercado.***

*“Que asimismo, la mencionada ley dispone especialmente que el ESTADO NACIONAL debe **impedir acciones oligopólicas, concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector.***

*“Que en el mismo sentido, la norma citada establece el deber de procesar y difundir estadística e información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la transparencia del sistema.*

*“Que conforme la norma antes citada, el ESTADO NACIONAL tiene la responsabilidad de fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector, garantizando la **seguridad en la prestación de los servicios** y asegurando que ninguna disposición nacional, provincial o municipal intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios de transporte de carga de Jurisdicción Nacional.*

*“Que a través del artículo 5º de la Ley N° 24.653, se facultó a la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE, en su carácter de Autoridad de Aplicación, a coordinar las relaciones entre el poder público y los sectores interesados, como así también a requerir y promover la participación de las entidades empresarias y sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector.*

*“Que por otra parte, el Decreto N° 1.035 de fecha 14 de junio de 2002, aprueba en su Anexo I la “REGLAMENTACIÓN DE LA LEY N° 24.853”, estableciendo en el Capítulo II de dicho Anexo, denominado “POLÍTICAS DEL TRANSPORTE DE CARGAS”, que la elaboración e implementación de las políticas en materia de transporte de cargas de Jurisdicción Nacional, tendrá como uno de sus especiales objetivos, la participación de las entidades representativas del sector empresario y sindical a los fines de considerar sus opiniones y recomendaciones, en la toma de decisiones referentes al sector.*

*“Que en consecuencia, se dictó la Resolución N° 8 de fecha 1º de abril de 2016 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, mediante la cual se creó la MESA DE NEGOCIACIÓN PARTICIPATIVA, como mecanismo para la determinación de la TARIFA*



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*DE REFERENCIA para el servicio del transporte automotor de cargas de Jurisdicción Nacional de cereales, oleaginosas, afines, productos, subproductos y derivados, la cual se encontraría integrada por las cámaras empresarias representativas del transporte automotor de cargas y las entidades representativas del sector empresarial de producción agraria, así como también por representantes del MINISTERIO DE AGROINDUSTRIA y de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, con el objetivo de evitar la competencia desleal entre las empresas transportistas del sector.*

*“Que en función de ello, y atento la solicitud efectuada por las cámaras de transportistas, de conformidad con el procedimiento previsto en el primer párrafo del punto 9° del Anexo II de la citada Resolución N° 8/2016 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, el cual fuere sustituido por el artículo 1° de la Resolución N° 27 de fecha 29 de junio del 2016 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR convocó nuevamente a participar de la MESA DE NEGOCIACIÓN PARTICIPATIVA a todos los actores que la integran, a fin de deliberar sobre la actualización de la TARIFA DE REFERENCIA considerando las necesidades del sector.*

*“Que, en este contexto, en fecha 2 de noviembre del corriente año, se llevó a cabo la primera convocatoria de la MESA DE NEGOCIACIÓN PARTICIPATIVA, a fin de proceder a la actualización de la TARIFA DE REFERENCIA conforme las necesidades del sector, no habiendo alcanzado consenso suficiente.*

*“Que la Autoridad de Aplicación, en virtud de las facultades que le asisten, fijó una nueva convocatoria a los mismos fines y efectos que la precedida.*

*“Que en fecha 6 de noviembre de 2017, se celebró el segundo llamado en el marco de la MESA DE NEGOCIACIÓN PARTICIPATIVA, en cuya oportunidad se suscribió el acta que da cuenta que las partes involucradas, no han arribado a un acuerdo sobre el valor de la variación de la TARIFA DE REFERENCIA.*

*“Que, en consecuencia, se tornó aplicable el procedimiento establecido en el punto 8 del Anexo II de la Resolución N° 8/16 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, el cual reza: “Si no hubiera acuerdo, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR resolverá la cuestión, y dictará una disposición quedando así fijada la TARIFA DE REFERENCIA para el servicio de transporte automotor de carga de cereales, oleaginosas, afines, productos, subproductos y derivados de jurisdicción nacional”.*

Sin embargo, la organización Transportistas Autoconvocados de Granos (T.A.G.) denuncia que las cerealeras están abonando entre el 40 y el 60% de la Tarifa de Referencia fijado en la Carta de porte para el transporte de cargas pesadas en vehículos de gran porte de cereales y oleaginosas, cuando el valor reclamado de la retribución por el servicio no debería ser inferior al 90%, de modo que los transportistas autónomos, pequeños y medianos puedan desarrollar su actividad de forma sustentable. Sobre todo, considerando un contexto en el cual los costos de la actividad se han visto incrementados vertiginosamente en todos los rubros; combustibles, peajes, mantenimiento, repuestos, etc. Por esta razón, la T.A.G. ha reclamado a la Autoridad Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y al Ministerio de Transporte de la Nación que hagan respetar la mencionada Disposición.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

Cabe aclarar que la gran mayoría de los integrantes de la T.A.G. son transportistas autónomos, dueños y choferes de su camión. Por ello su capacidad para absorber los crecientes costos de la actividad y los abusos de poder de las cerealeras es limitada, y necesitan de un Estado fuerte que regule y fiscalice el cumplimiento de las normas y acuerdos vigentes relativos a dicha actividad, puesto que las reglas del libre mercado generan una clara desventaja de los integrantes de T.A.G. frente a la competencia de las grandes empresas de transporte de carga, afianzando una relación desigual con las exportadoras de granos.

A raíz de esto, el 30 de enero del corriente año, la T.A.G. comenzó un plan de lucha debido a la ausencia de respuestas por parte del Gobierno Nacional y la falta de instancias de diálogo para abordar la problemática de los sectores afectados.

Las principales medidas decididas en el plan de lucha fueron: la huelga de transporte de granos, que comenzó el día 30 de enero a las 0 horas; la movilización a la vera de las rutas para visibilizar el reclamo; y ralentización del tránsito de los camiones de carga de granos. La protesta alcanzó a 7 provincias argentinas, Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Santiago del Estero, Corrientes y Chaco. 50 mil transportistas se movilizaron en las rutas de distintos puntos del país.

La primera semana de febrero, el Ministerio de Transporte de la Nación recibió una solicitud escrita de la T.A.G. de audiencia con su titular, Guillermo Dietrich, quien hasta la fecha no ha accedido a una instancia de diálogo y trabajo conjunto. Al día de la fecha la T.A.G. no fue notificada formalmente de ninguna propuesta de acercamiento por parte del Gobierno.

Es importante destacar que el reclamo de los transportistas no se centra en la obtención de un aumento en sus ingresos, ya que el reclamo real es la creación de los organismos de control que garanticen que las grandes empresas cerealeras abonen lo indicado en las Cartas de porte según la Disposición del Ministerio de Transporte de la Nación 171-E/2017, promulgada por el actual Ministro Dietrich.

El Gobierno Nacional es quien decidió postergar el diálogo hasta el 23 de febrero, cuando la T.A.G. sería recibida por primera vez por un representante del Gobierno, la Directora Nacional de Políticas Regulatorias de Transporte María Salomé Chirido.

Frente a esta postergación los transportistas decidieron mantener la huelga y la protesta pacífica a la vera de las rutas, sin cortes de tránsito, como un gesto de diálogo.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

El Gobierno Nacional desaprovecho la oportunidad de responder a este gesto con una instancia de diálogo en el corto plazo, optando en su lugar por la represión de la mano de su brazo ejecutor, la Gendarmería Nacional, como lo viene haciendo frente a toda protesta social legítima y ante el beneplácito de parte del Poder Judicial de la Nación.

Es imprescindible que los actores del Estado respondan respecto de su accionar u omisión para destrabar el conflicto y que en un país democrático que se precie de ser un estado de derecho se cumplan y hagan cumplir las normas vigentes.

Por las razones expuestas, Señor Presidente, solicito a mis pares me acompañen en la aprobación de este proyecto. Muchas gracias.