

ENTREVISTA. ÁGATA GRINBERG Y ALICIA BELTRAMO. FEDERACIÓN POPULAR DEL TRANSPORTE

El transporte como palanca del desarrollo independiente

Dos integrantes de la Federación Popular del Transporte exponen su diagnóstico y sus propuestas sobre la situación actual del sector en la Argentina y su rol estratégico en la defensa de la soberanía nacional.

ALBERTO ELIZALDE LEAL
politica@miradasalsur.com

Empecemos por el principio. ¿Qué es la Federación Popular del Transporte? ¿Cuáles son sus objetivos?

Ágata Grinberg: -En realidad, la Federación Popular surge el año pasado. Originalmente éramos el Foro Naval, que nació en 2011 que luego de un año de trabajo concretó un Plan Naval que se entregó a Cristina el 20 de abril de 2011. El año pasado pudimos integrarnos como Federación Popular del Transporte, integrada por el Foro Naval y tres foros más que son el Carretero, el Aeronáutico y el Ferroviario.

-Ustedes se piensan como un ámbito de estudio, de coordinación, además de militancia, por supuesto.

A. G.: -Somos una organización libre del pueblo, de trabajadores con un fuerte compromiso con la patria. Estamos trabajando desde el ámbito del transporte enfocados en recuperar el control de nuestro comercio exterior. No tenemos nada que ver con los gremios, las cámaras empresarias o los colegios profesionales del área.

-¿El objetivo, desde el punto de vista político, es presentar planes y propuestas concretas?

Alicia Beltramo: -El objetivo nuestro es un proyecto de desarrollo de país a partir del transporte, o sea, vinculando totalmente la cuestión económica a lo social. A partir de ahí, nosotros consideramos que desarrollando el transporte logramos el desarrollo integral del país, ése es nuestro objetivo; pensamos que es fundamental la comunicación entre las distintas provincias, los distintos pueblos que murieron a consecuencia de la desaparición del ferrocarril. Por eso, el corazón del proyecto de la Federación es el ferrocarril. Y con el manejarse de manera multimodal, que es lo que caracteriza al transporte en este siglo. De esa manera lograr un transporte de características sociales, fundamentalmente, más económico, seguro y eficiente.

A. G.: -El 12 de setiembre próximo vamos a presentar el proyecto de ley que es para crear la empresa de línea multimodales que te contaba recién Alicia. El transporte actualmente está en manos privadas, los ferrocarriles que se concesionaron en la década del '90 fueron tomados por empresas multi-

nacionales, multimodales, que fueron deprimiendo el servicio ferroviario de cargas hasta llevarlo casi a su mínima expresión. Hoy, el 95% de las cargas que se mueven en la Argentina se mueven en camión, los dueños de los camiones son los mismos que los dueños de los trenes.

-Ahí están los gremios también, en algunos casos.

A. G.: -Ahí están los gremios, sí. Hace más de 20 años que los tienen y no hicieron nada; la Argentina, que tenía 40 mil km de vías, hoy tiene menos de la mitad y en funcionamiento menos aún, porque hay unos 28 mil km de vía concesionados y no están usando ni la mitad de lo que tienen concesionado, lo fueron dejando caer porque el negocio está en los camiones, ganan por lo menos un 30% más moviendo cargas en camión. Las empresas privadas deciden cómo llevar las cargas y a dónde y a quién se las venden, y las mismas multinacionales que controlan el transporte son las multinacionales de los granos, que son las que deciden qué se siembra en nuestros campos y a quién se le venden nuestras cosechas, y le están poniendo un precio muy caro al hambre de los argentinos en este momento; entonces, si no es el Estado el que controla eso en beneficio del pueblo, son las multinacionales que lo hacen en beneficio de sus bolsillos.

A. B.: -Por eso consideramos que el tema de que sean empresas 100% estatales implica tener en su conjunto lo que sería la financiación a través de la financiación nacional, el mercado y la facturación, para ponerlo al servicio del pueblo.

-Este esquema que sintetizan con respecto al ferrocarril, de alguna forma se repite en los transportes marítimos, en el sentido de que los fletes están en manos de grandes empresas, no del Estado.

A. G.: -En la década del '90, Memem-Cavallo sacan el decreto 1.772 que desregula la actividad comercial del flete; a partir de ese momento empieza el desastre de nuestra industria naval. Argentina tenía ELMA, empresa de líneas marítimas argentinas, que fue una de las marinas más grandes del mundo. Con ese decreto desregulador, el mercado queda abierto a las multinacionales; entonces, dejaron caer el mercado argentino y las empresas, como no tenían por qué estar acá fueron a sus casas matrices. A ELMA la dejaron morir y nosotros perdimos el mer-



ÁGATA GRINBERG. PRESIDENTA DE LA FEPOTRA



ALICIA BELTRAMO. MIEMBRO DEL FORO CARRETERO

cado de fletes que es enorme y pasó a manos de las multinacionales del transporte, Maersk, Cosco, etc. y de los granos, como Nidera Cargill, Monsanto y Dreyfus.

-Que además tienen sus propios puertos, su propio multimodalismo, el servicio integrado de transporte, que van desde el lugar de producción hasta el destino.

A. G.: -Por eso, nosotros cuando empezamos a pensar en este proyecto, pensamos en una empresa multimodal, porque no alcanza con nacionalizar solamente los trenes, tenemos que convertirnos al sistema multimodal. Uno debe hacerse tan grande como el enemigo que escoge para luchar, y nosotros si no tenemos el factor de escala que nos ponga al mismo nivel que ellos desde el Estado, no vamos a poder. Cuando en la década del '90 se pierde el mercado de fletes, los buques de bandera nacional se van a chatarra, se venden, y todas las empresas que ahora hacen los fletes de nuestras producciones, de lo que exportamos y lo que importamos, no son buques ni de bandera argentina ni fabricados en la Argentina. Nuestro plan naval es para recuperar la industria naval y la flota mercante de la Argentina. Se proyectan unos 45 mil puestos de trabajo para fabricar en la Argentina, en astilleros nacionales, los buques que hacen falta para llevar el 50% de nuestras exportaciones y el 50% de nuestras importaciones, que es el derecho de reserva de carga que prácticamente todos los países del mundo hacen y es lo que nosotros hacíamos hasta la década menemista. Así

se reactivaría la industria naval y reabriríamos todos los astilleros que cerraron en la década del '90.

A. B.: -El único que quedó abierto es el astillero Río Santiago, que es estatal y no lo pudieron privatizar por la lucha de sus trabajadores, pero fue el único, creo. Todos los demás fueron cerrando y fueron quedando en el olvido. Fueron llevándolos a la quiebra.

-Este esquema se reproduciría con el tema del ferrocarril también, es decir, al tomar control de la estructura ferroviaria, además de ampliarla, esto implicaría la posibilidad de que se fabriquen en el país locomotoras, vagones, material rodante.

A. G.: -De hecho, nuestra propuesta ELMA XXI lo que propone es volver a la propiedad social de los medios de producción para fabricación de buques, de trenes, de aviones, de camiones y de todo lo que haga falta. Todo eso ya se hizo en el país, entonces no hay ninguna razón para que no lo podamos volver a hacer.

-¿Cuál es el diagnóstico que tienen ustedes en la actualidad? Más allá de las mejoras que ha habido en los últimos diez años con respecto a algunos aspectos de la infraestructura de transporte, la impresión que hay es que siguen habiendo cuestiones pendientes tanto en el orden de los transportes terrestres, marítimos, aéreos o, inclusive, en el tema de los caminos, porque lo que se nota también es que con la preeminencia del camión, los caminos están despedazados, con lo cual hay un problema más que es el de la seguridad

vial. ¿Cómo ven ustedes la relación entre la situación política general y la posibilidad de concretar esto que ustedes plantean?

A. G.: -Recuperando los trenes de carga a lo largo y a lo ancho de todo el país, no solamente a lo largo de lo que es la red metropolitana, las rutas se van a alivianar enormemente. Un camión no tiene que hacer 600 km con una carga, eso lo tiene que hacer el tren, el camión tiene que hacer un tramo corto para ser eficiente y económico. Más allá de los 250, 300 km deja de ser rentable usar camión. Si volvemos a los trenes de cargas, las rutas se van a alivianar, van a dejar de haber accidentes, van a dejar de estar en mal estado, porque el peso de los camiones es lo que está destruyendo las rutas argentinas. Entonces, el problema del transporte no se puede ver desde un sólo modo sino que hay que verlo como un problema global en donde una cosa va equilibrando a la otra. Proponemos además construir un ferrocarril andino paralelo a la ruta 40 que una la Quiaca con Ushuaia, un ferrocarril atlántico paralelo a la ruta 3 y uno mesopotámico. Todo eso es mucha plata, pero la caja la tenemos con la parte naval, porque el comercio exterior deja muchísimo dinero que en este momento se lo llevan las multinacionales.

-No necesita financiarse con impuestos específicos.

A. B.: -No. Partimos de que no le significaría al Estado utilizar dinero de otros ámbitos para esto. El proyecto que nosotros presentamos indica desde dónde tomar el dinero hasta cómo hacer las cosas. Y partiendo de la base que funda-

mentalmente tiene que basarse en empresas del Estado 100%.

–Para referirme más al trabajo concreto de ustedes que es el de estudiar, proponer, planificar, hacer propuestas, en este caso de ley, ¿qué impresión tienen respecto de la receptividad que tienen esas propuestas? ¿Sienten que hay un espacio, que se los escucha, que se pueden instrumentar algunas de estas cosas o que son más a largo plazo?

A. B.: –Consideramos que, por ejemplo con el plan naval, el proyecto de trabajo es a 35 años, o sea, se empieza a construir un buque y se utiliza durante 35 años, pasa a desguace y comienza a producir uno nuevo. Los planteos laborales son estables y a largo plazo. Del mismo modo consideramos que implementar un sistema como el que nosotros estamos planteando va a llevar su tiempo de asimilación en la población y de poder vincular con la legalidad, que es lo que nosotros tratamos de trabajar en ambos aspectos. Sabemos que no es fácil pero sabemos que es posible, o sea, lo que nosotros tratamos de demostrar trabajando y estudiando tanto es que es posible realizarlo y que si alguna vez se hizo es posible volver a hacerlo. Hace falta voluntad política. Nosotros tenemos llegada a Presidencia donde ya presentamos los dos planes navales y hemos tenido muy buena recepción, también en Cancillería. Y en el Congreso tenemos las dos leyes que tienen estado parlamentario.

A. G.: –Sí, porque el plan naval se construyó en base a dos leyes que son hechas por los trabajadores de

Río Santiago, que son La ley de transporte por agua con reserva de carga, que es para recuperar el mercado de fletes perdido en los '90, y el fondo de desarrollo de la industria naval nacional que es un impuesto del 2% que se les va cobrar a los fletes para financiar la fabricación de buques en la Argentina. Esos dos proyectos de ley están en estado parlamentario desde la última fecha que fueron presentados en el 2011 en Diputados. Y tomó también estado parlamentario a fin del año pasado en Senadores. Y ahora, el 12 de septiembre, vamos a presentar el proyecto para la ELMA XXI –empresa de líneas multimodales argentinas–, de la mano del senador por Tierra del Fuego Osvaldo López. Entonces van a estar a partir del 12 de septiembre las tres con estado parlamentario en Senadores y Diputados.

A. B.: –La base de todo lo que nosotros planteamos es a partir de la característica que tiene el país como bicontinental y biocénico, determinado por normas internacionales. Creo que la Presidenta el año pasado ya reglamentó el nuevo mapa argentino que debe enseñarse, tenemos más espacio en el mar que en tierra. Y de acuerdo a la nueva distribución que tenemos en el sur, planteamos un cruce directo a Tierra del Fuego sin pasar por Punta Arenas que es territorio chileno. Esto cumpliría la función de defender nuestra soberanía en el sur, controlar todo nuestro territorio que es el derecho de cualquier país soberano y tiene carácter popular, también, porque implica permitir a las poblaciones del continente y de la



PRESENTACIÓN. El pasado jueves 12 de septiembre, la Federación Popular del Transporte Argentino "Eva Perón", presentó en el Senado de la Nación el proyecto de ley de creación de la Empresa de Líneas Multimodales Argentinas ELMA XXI. Una corporación 100% estatal, para participar activamente en el mercado de fletes del comercio exterior argentino.

isla un contacto más fluido, un acceso a lo que son las mercaderías y los productos de consumo que los abarataría y ampliaría las posibilidades de desarrollo económico y social. Bueno, el tema del cruce también está aprobado por la Ley 26.776 de noviembre del año pasado.

–Teniendo en cuenta los objetivos que se plantean y el tipo de transformación que implica esto evidente que ustedes tienen muchos enemigos reales y potenciales. Porque todos los intereses ligados al transporte de camiones, al negocio del combustible, más los vinculados al flete, el esquema agroexportador, etc., confor-

man evidentemente una montaña muy grande para mover.

A. G.: –Lo que dije antes, uno tiene que hacerse tan grande como el enemigo que escoge para luchar y si no es con una empresa de líneas multimodales argentina 100% estatal, impenetrable al capital privado, que nos permita ponernos en un factor de escala igual que ellos, no hay manera.

–En este marco, evidentemente la posibilidad de estos cambios, de estas concreciones, tienen mucho que ver con las relaciones de fuerzas políticas, ¿ven posible que los sectores políticos interesados en el desarrollo nacional y en el bienestar del pueblo adopten es-

tas banderas, no sólo en forma simbólica sino en acciones concretas, en tomar los planteos, en difundirlos, en movilizar, en acompañarlos a ustedes en su trabajo?

A. G.: –Creemos que no hay mejor momento político del país que éste para nuestros proyectos. Nosotros acompañamos el crecimiento del país y la política del país y creemos que este gobierno podría ser eco de nuestros proyectos y de nuestras propuestas. De hecho, el 12 de julio pasado presentamos la actualización del plan naval y hace unos días nos informaron que nuestros proyectos ya estaban ingresados en el sistema y que hay un acuerdo básico con lo que nosotros proponemos. Significa que nos están prestando atención.

–¿Tienen contactos o relaciones con partidos y grupos políticos?

A. B.: –Nosotros tenemos características de movimiento, hay militantes kirchneristas, radicales, marxistas, nos une un interés común patriótico y honesto. Nosotros planteamos que el único requisito para ingresar es ser patriota y honesto, y amar la patria y querer sacar adelante el país definitivamente. Salta a la vista que las posibilidades de seguir adelante en el contexto mundial, como está en este momento el capitalismo, las puertas se están cerrando en muchos aspectos y la posibilidad de salir adelante, si no se toman decisiones de fondo, es muy difícil.

–Cuentan con algún sitio web para informarse y eventualmente comunicarse con ustedes?

A. G.: –Sí. www.foronavalargentino.com.ar. Ahí tienen para mandar mails. •



GERARDO ROZIN

GANAMOS POR ABANDONO

L/V18a21

ESCUCHALO
YA ESTÁ EN

RADIO
AMERICA
1190