

LEY 8.598

Transporte automotor de cereales, oleaginosos, forrajeras y papas

La Plata, 13 de abril de 1976.

Visto lo establecido en el Acta para el Proceso de Reorganización Nacional, y —

Considerando:-

Que es necesario adecuar las normas que rigen el transporte automotor de cereales, oleaginosos, forrajeras y papas, el Gobernador de la provincia de Buenos Aires, sanciona y promulga con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Restitúyese la plena vigencia de la ley 7.230, con excepción de los artículos 1º, 3º y 14, cuyos nuevos textos quedan redactados de la siguiente manera:

Art. 1º El transporte automotor de cereales, oleaginosos, forrajeras y papas, realizado exclusivamente dentro del territorio de la Provincia, quedará sujeto a las disposiciones de la presente ley.

Art. 3º Dicho transporte se efectuará mediante la libre contratación, por parte de los usuarios que demanden el servicio, de las unidades inscriptas en el Registro de Transportadores Públicos de Cargas de la Provincia de Buenos Aires.

Art. 14. Las violaciones a las disposiciones de la presente ley serán penadas por la Dirección del Transporte con multas cuyos montos serán establecidos periódicamente por el Poder Ejecutivo.

Art. 2º Derógase la ley 8.208 y toda otra disposición de cualquier naturaleza que se oponga a la presente ley.

Art. 3º Cúmplase, comuníquese, publíquese, dése al Registro y “Boletín Oficial” y archívese.

SAINT JEAN.

J. L. SMART, P. R. GOROSTIAGA.

Registrada bajo el número ocho mil quinientos noventa y ocho (8.598).

H. R. Munilla Lacasa.
Subsecretario de Justicia.

FUNDAMENTOS

1) Antecedentes

Con anterioridad a la promulgación de la actual ley 8.208, el transporte de las cosechas por automotor en la provincia de Buenos Aires se regía por la ley 7.230. Esta ley, a lo largo de ocho años, consintió una alta fluidez en el desplazamiento de la producción, eliminando aquellas trabas que en definitiva beneficiaron a reducidos núcleos.

El 5 de abril de 1974, el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires elevó a la Cámara de Senadores un proyecto de ley para la regulación del transporte automotor de los productos y subproductos del agro, aduciendo que con la sanción del mismo se lograrían las siguientes ventajas:

1. Justa distribución de las cargas.
2. Evitar un monopolio de las grandes empresas.
3. Inducir un crecimiento del parque de camiones.
4. Facilitar un sistema de transporte ágil y eficiente.

Merece destacarse que este proyecto de ley, con excepción de la sólo defensa por parte de la C.A.T.A.C. y sus adherentes, fue objetado por ser política y técnicamente inconveniente, no sólo por las restantes entidades privadas sino hasta por el mismo Estado Nacional, como puede comprobarse fehacientemente en numerosos documentos que se han expedido al respecto.

A pesar de ello, fue sancionado y rige actualmente como ley bajo el número 8.208.

2) Resultados obtenidos por la aplicación de la ley 8.208.

Partiendo de la base de que el articulado de la ley 8.208 está viciado por el error del desconocimiento del principio de libre contratación; error que por otra parte se encuentra en flagrante contradicción con los postulados económicos anunciados por el Ministro de Economía de la Nación, Dr. José A. Martínez de Hoz; se pasará a considerar la factibilidad de las ventajas atribuidas a la ley 8.208.

2.1. Bajo la imagen de una equidad en la distribución de las cargas, se consiguió premiar a la ineficacia de aquellos centros municipales que poseen escasos recursos de transporte, a los cuales se conceden preferencias frente al transporte proveniente de otra zona. Con ello, el productor que se encuentra en la órbita de dichos centros, ve afectarse su producto por la demora originada en la espera de la movilización del mismo.

Es necesario recordar que el acopio moviliza el 60 % de la producción agrícola, y el hecho de que el mismo no pueda planificar con la necesaria antelación sus operaciones y además se encuentre impedido para acudir con fluidez a sus camiones, paraliza y pone en peligro el producto de las cosechas.

La pretendida justa distribución de las cargas han dado como resultado una merma en la producción total de granos como consecuencia de, por ejemplo, la fermentación experimentada por cosechas que no pudieron cargarse oportunamente. También originó ingentes pérdidas al sector acopiador cuyos costos operacionales se han visto incrementados inesperadamente merced a una creciente capacidad ociosa. Pérdidas que en definitiva las absorbe el productor.

2.2. La intención de evitar el monopolio por parte de las grandes empresas, posición sin fundamento alguno ya que es notoria la carencia de transporte que se evidencia aún más durante los picos de cosecha, condujo al establecimiento de un sistema monopolista sindical que actuaba impunemente en las áreas de las respectivas comisiones municipales, favoreciendo intereses personales en detrimento de una eficiente movilización del producto.

2.3. Lejos de conseguir un incremento del parque de camiones, el sistema de "turnos rotativos" coartó toda posibilidad de expansión al impedir la propia

utilización de equipos para el transporte de los productos del agro, salvo que dichos equipos estuvieran inscritos en los centros operativos. En este caso se dio el absurdo de que una firma cualquiera se viera obligada a transportar para la competencia, dándose también la situación inversa.

En síntesis, se colectivizó, con todos los agravantes que de ello surge, al transporte del agro, pero ya no con miras a un discutible beneficio para la sociedad, sino lo que es mucho más grave, a beneficio de un grupo que terminó por configurar precisamente el monopolio que se pretendía evitar.

2.4. En cuanto a la agilización y eficiencia del transporte, surge a través de lo expuesto el fracaso de esta apreciación. Las dificultades y trabas han sido de todo tipo y no es el momento de hacer una minuciosa discriminación. Si se dejan de lado, en honor a la brevedad, todas aquellas actitudes que se caracterizan por su amoralidad y tan sólo se hace referencia a aquellas otras que pecan por falta de organización y operacionalidad, no puede dejar de condenarse la burocrática lentitud originada por el sistema rotativo. Lentitud que procede de la adopción de horarios limitados de trabajo, cuando en los picos de cosecha el acopiador, por ejemplo, trabaja las 24 horas del día; lentitud que surge del no aprovechamiento de una capacidad de movilización por pretenderse una justa distribución de la carga; lentitud como consecuencia de la eliminación de la competencia entre transportistas, hecho que conduce inexorablemente a diversas deficiencias en el servicio por falta de incentivos.

Es importante destacar que resulta vital para la economía del agro obtener la más rápida movilización de su producción ya que la capacidad de almacenamiento es decididamente inferior a la producción total. Esto significa que una importantísima parte de la producción de granos del país depende en forma casi exclusiva de la eficiencia del transporte.

3) Conclusiones.

Es en estos momentos cuando se produce el grueso de la cosecha estival, proceso que exige una decisión urgente que preserve el transporte de la misma de los vicios inherentes a la ley 8.208.

Si bien la anterior ley de transporte de cereales contiene algunos puntos que se recomienda reever, no por ello deja de ser un instrumento de valor que bien puede convertirse en una solución correcta, seria y sobre todo expedita, tal como el país necesita en estas circunstancias.

La conveniencia de la reimplantación de la ley 7.230 no sólo se evidencia por la fluidez operativa que la ha caracterizado, sino también porque se daría por tierra con un esquema tendencioso, para retornar a la sanidad que emana de un régimen de libre contratación tal cual está considerado en esta ley.

Una vez reimplantada la misma se procederá a estudiar los reajustes de aquellos artículos que puedan prestarse a libre interpretación o generen posibles contradicciones, lográndose así ventajas para dadores y tomadores de carga, que en esencia redundará en beneficio para una producción lograda que también es patrimonio de la Nación.

Publicada en el "Boletín Oficial" del 19 de abril de 1976.