

Los sindicatos del transporte se vuelven a dividir y la atomización termina favoreciendo a Milei

La presencia del ferroviario Omar Maturano en un plenario del combativo FRESU rompió un eje con la UTA, mientras las dos grandes entidades del sector, la CATT y la UGATT, también están signadas por los recelos y los enfrentamientos

Si la unión hace la fuerza, como dice el clásico refrán, los sindicatos del transporte tienen menos fuerza que nunca: la división y la atomización volvió a convertirse en el componente central de este sector clave. Es que el mapa del gremialismo se sigue reacomodando al calor de la derrota (por ahora) de la reforma laboral y el desconcierto enorme para definir cómo encontrar la mejor estrategia para luchar contra el gobierno de Javier Milei. El último indicio de fractura se dio el sábado pasado cuando Omar Maturano (La Fraternidad) decidió participar del plenario del Frente de Sindicatos Unidos (FRESU), la principal expresión del gremialismo duro, junto con la UOM, Aceiteros, Pilotos, ATE y las dos CTA. Maturano es un dirigente que se fue tornando ultraopositor luego de sus paros ferroviarios por motivos salariales, pero

cuidá
la energía

sumate al
consumo
eficiente

edenor

realizados en soledad, sin la adhesión de los otros 3 sindicatos de la actividad, y ya mostró su postura más intransigente cuando se renovó la CGT y trató de oponerse al triunvirato finalmente elegido por amplia mayoría, pero ahora tiene un motivo de peso (o de pesos): el Gobierno le aplicó una multa de 21 mil millones de pesos por haber adherido al último paro general de la CGT, en febrero, mientras estaba dentro de una conciliación obligatoria. Pero con su discurso encendido en el plenario del FRESU rompió el incipiente eje que había conformado en las últimas semanas con Luis Barrionuevo (gastronómicos) y Roberto Fernández (UTA), quienes se unieron para presionar a la CGT con el fin de que declare otro paro general. ¿Por qué se produjo esa ruptura? En el FRESU están las dos CTA y allí figura un sindicato paralelo de choferes de colectivos que compite palmo a palmo con la UTA por la representatividad de los trabajadores del sector. Pero, sobre todo, hace menos de un mes se incorporaron los Metrodelegados, los mejores enemigos del sindicato de Fernández porque le resta legitimidad en los subtes. Ahora, Barrionuevo y Fernández perdieron un aliado que podía garantizar la paralización de los trenes y el FRESU ganó poder de fuego en el transporte: allí ya están, además de los Metrodelegados, la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), liderado por Pablo Biró, y la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), que encabeza Edgardo Llano, el secretario de Organización de la UTA, Alberto Patiño, al frente de una comitiva de delegados del sector. Es decir, este frente sindical combativo tendrá, si se confirma el pase de Maturano, la capacidad de paralizar los trenes,

**Vacunate
contra la gripe**



los colectivos, los aviones y los subtes. Un poder que supera en los hechos el que tienen las propias agrupaciones del transporte, como la CATT y la UGATT, e incluso la CGT, donde la UTA ya no integra el consejo directivo porque rechaza a Cristian Jerónimo como miembro del triunvirato. La -hasta ahora- poderosa Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) está virtualmente congelada, aunque hasta hace 5 meses era la máxima expresión del ala dura del sindicalismo. Sin embargo, la postura dialoguista de Hugo Moyano, el pase del piloto Pablo Biró y de los Metrodelegados al FRESU y la actitud expectante ante el Gobierno del líder de la CATT, Juan Carlos Schmid (Dragado y Balizamiento), desdibujaron el perfil ultraopositor de esta confederación.

La Union General de Asociaciones de Trabajadores del Transporte (UGATT), que compite con la CATT, tampoco tiene tanta fuerza: es presidida por Maturano, pero uno de sus pilares es la UTA, ahora peleada con este líder ferroviario que se alió a los enemigos de Roberto Fernández.

Con este escenario de fractura interna de los sindicatos del transporte, el que celebra es el Gobierno: le conviene tener un espectro gremial atomizado para negociar y presionar de manera individual a los dirigentes del sector.

En la Casa Rosada irá a fondo con la reglamentación del derecho de huelga en el transporte que prevé la reforma laboral. La sanción económica contra La Fraternidad es una clara señal de advertencia contra los sindicatos rebeldes del transporte. ¿Le aplicará una de 70 mil millones de pesos a la UTA, que también desoyó la conciliación obligatoria para acatar el paro de la CGT? Por ahora, rige el pragmatismo: el Gobierno necesita de su lado a los colectivos.

