



 Transporte

# El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil

PATRICIA BERGERO, JULIO CALZADA Y ANDRÉS PONTE

Se compara los costos de flete camionero desde el NOA/NEA, antes y después de la devaluación y eliminación de DEX/REX en maíz. El precio del cereal en un año aumentó un 237%, el dólar un 53% y el flete un 45/47%. Por tal motivo, los precios en dólares del flete siguen altos. La devaluación no fue virtuosa ni competitiva. Sigue siendo más caro venir del NOA/NEA que ir a China. Y el flete camionero argentino es un 150% más caro que el norteamericano y 70% más alto que el Brasileño. No es culpa de los camioneros. En Argentina hay un problema sistémico y estructural que eleva los costos en U\$S desde hace varios años.

Hace un año, en nuestro informativo semanal, realizábamos un estudio acerca de incidencia del flete camionero para transportar maíz desde el NOA y el NEA, con el objeto de ver si convenía o no traer la producción a los puertos del Gran Rosario. El precio del maíz en el mercado físico de Rosario era de \$ 890 /t (18/6/2015), una cifra realmente irrisoria e irracional que perjudicaba de manera impactante a los hombres de campo de aquella zona. Era un precio ínfimo para un mercado en crisis.

Hace un año atrás, la producción de maíz del NOA-NEA enfrentaba un difícil contexto para el productor donde se combinaban bajos precios internacionales y domésticos del cereal con elevados costos de transporte que desalentaban su envío a las terminales portuarias del Gran Rosario o a otras zonas de elevado consumo doméstico (Córdoba, Buenos Aires, Santa Fe o Entre Ríos). Allí existe una fuerte utilización del grano para molienda seca, húmeda, alimentación animal, etanol, etc.

Desde aquella fecha, varias cosas cambiaron para el productor argentino, particularmente para el del NOA/NEA. Sobre fines del 2015, las nuevas autoridades nacionales procedieron a eliminar los derechos de exportación del maíz (DEX) y las restricciones a las exportaciones (REX). Por otra parte, se decidió liberar -en forma administrada- el mercado cambiario, eliminando trabas conocidas en su conjunto como 'cepo cambiario'. Comparando puntualmente el escenario del 18 de junio de 2015 con el actual (10/6/2016) se observan los siguientes cambios, de fundamental importancia en estos dos precios claves:

- El precio promedio del maíz en Rosario, destinado a exportación, pasó de \$ 890 a \$ 3.000 la tonelada. El aumento fue de 237%, si medimos la variación entre esas dos fechas (18/6/2015 y el 10/6/2016) un año después.
- El dólar estadounidense pasó de \$ 9,06 a \$ 13,83 al cabo de un año.





El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

El transporte es un componente clave del costo comercial para los productores de áreas agrícolas superavitarias en su balance oferta/uso; sobre todo las más alejadas de los destinos de consumo. Entonces, ¿qué sucedió con el flete camionero para el transporte de la mercadería desde el NOA-NEA en este año bajo análisis? Para responder este interrogante 'madre' procederemos a formularnos las siguientes preguntas:

**Pregunta 1: ¿Qué sucedía hace un año atrás, antes de la devaluación y eliminación de DEX y REX?**

**Pregunta 2: ¿A partir de que distancia es viable traer en camión el maíz del NOA/NEA a los puertos del Gran Rosario para luego exportarlo?**

Para responder ambos interrogantes, hemos confeccionado el cuadro N° 1. Hace un año atrás, contábamos con información de que los productores del NOA/NEA vendían gran parte de su mercadería a los consumos locales o a empresas de otras provincias que venían con sus propios camiones a comprar el maíz. Percibían en estas operaciones entre \$ 400 y \$ 500 /t en procedencia. Tal era el caso de los feed lots que iban a buscar maíz, con sus propios vehículos, en Santiago del Estero o Chaco para transportarlo hacia sus establecimientos en Entre Ríos, Córdoba o Santa Fe. La situación era extremadamente compleja para los productores del NOA/NEA. Muchos habían dejado de hacer maíz, con los costos que ello implica para los suelos en materia de sustentabilidad.

En aquella crítica oportunidad (junio 2015) manejábamos dos escenarios: uno en el que se le pagaba al productor del NOA/NEA en procedencia \$ 500 /t de maíz; y otro en el que se le pagaba \$ 400 /t, también en procedencia NOA/NEA. Las conclusiones habían sido:

- Con un precio referente de \$ 890 /t para maíz, si se le pagaba al productor \$ 500 /t en procedencia no convenía traer la mercadería en camión al Gran Rosario; ni siquiera a 400 km de distancia del Gran Rosario.
- Con un precio referente de \$ 890 /t para maíz, si se pagaban \$ 400 /t en procedencia, convenía traer la mercadería al Gran Rosario en camión en distancias menores a 400 km (ver cuadro N°1 por ejemplo desde Vera, provincia de Santa Fe, hacia el sur).
- El problema del NOA y NEA no era solamente el elevado costo del flete camionero. El productor se veía perjudicado por los bajos precios domésticos del maíz, producto de la aplicación de retenciones y las distintas limitaciones a las exportaciones (imposición de cuotas, cierre de registros, etc.) en un contexto con caída de precios internacionales para los granos.

**Cuadro N° 1: ¿Qué sucedía un año atrás, antes de la devaluación y eliminación de retenciones? ¿A partir de que distancia es viable traer en camión el maíz del NOA/NEA a los puertos del Gran Rosario para luego exportarlo?**

Localidad origen	Distancia a puertos del Gran Rosario (km)	AL 18/6/2015 Precio maíz sin descarga Grado 2, exportación San Lorenzo: \$ 890 /t		
		Flete camionero (\$/t)	Le queda al productor, descontando flete (\$/t)	Venta de maíz en procedencia a \$ 400 /t
Rosario de la Frontera (Salta)	1000	593,31	296,69	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Metán (Salta)	1030	603.76	286.24	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO

Pág 2





El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

Joaquín V. Gonzalez (Salta)	1150	656,40	233,60	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Las Lajitas (Salta)	1165	666,84	223,16	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Ciudad de Formosa	880	558,00	332,00	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Resistencia (Chaco)	712	482,38	407,62	SE MANTIENE INVIABLE
Avia Terai (Chaco)	825	536,42	353,58	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Castelli (Chaco)	905	567,26	322,74	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Monte Quemado (SDEstero)	1058	614,20	275,80	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Quimili (SDEstero)	710	482,38	407,62	SE MANTIENE INVIABLE
Santiago del Estero (ciudad)	754	503,92	386,08	INVIABLE ENVIAR A ROSARIO
Bandera (SDEstero)	553	449,09	440,91	SE MANTIENE INVIABLE
Tostado (Santa Fe)	490	432,65	457,35	SE MANTIENE INVIABLE
Vera (Santa Fe)	427	417,77	472,23	VIABLE ENVIAR A ROSARIO

**AL 10/6/2016. DESPUÉS DE LA DEVALUACIÓN  
Y ELIMINACIÓN DE RETENCIONES**

Localidad origen	Distancia a puertos del Gran Rosario (km)	Precio maíz sin descarga Grado 2, exportación San Lorenzo: \$ 3000 /t		
		Flete camionero (\$/t)	Le queda al productor, descontando flete (\$/t)	Venta de maíz en procedencia a \$ 2000 /t
Rosario de la Frontera (Salta)	1000	873,97	2126,03	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Metán (Salta)	1030	904,75	2095,25	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Joaquín V. Gonzalez (Salta)	1150	966,91	2033,09	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Las Lajitas (Salta)	1165	982,29	2017,71	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Ciudad de Formosa	880	821,86	2178,14	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Resistencia (Chaco)	712	710,57	2289,43	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Avia Terai (Chaco)	825	790,17	2209,83	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Castelli (Chaco)	905	835,59	2164,41	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Monte Quemado (SDEstero)	1058	904,75	2095,25	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Quimili (SDEstero)	710	710,57	2289,43	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Santiago del Estero (ciudad)	754	742,30	2257,70	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Bandera (SDEstero)	553	654,63	2345,37	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Tostado (Santa Fe)	490	637,31	2362,69	VIABLE ENVIAR A ROSARIO
Vera (Santa Fe)	427	615,39	2384,61	VIABLE ENVIAR A ROSARIO

**Por mercado, devaluación y eliminación de DEX y REX, el precio del maíz en el MFGR aumentó 237% en un año, expresado en \$/t.**

**El flete automotor aumentó entre un 45 y 47% en un año, expresado en \$/t.**

**El dólar estadounidense aumentó un 53%, de \$ 9,06 a \$ 13,83 en un año.**

Fuente flete camionero: FADEAAC.

Las cosas afortunadamente cambiaron al cabo de un año. Informantes calificados nos indican que en la actualidad los consumos locales en el NOA/NEA o compradores que proceden desde otras regiones consumidoras están pagando





El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

valores sustancialmente superiores a los de un año atrás. Hay ejemplos de quienes tienen maíz en Chaco que se lo retiran de sus campos a \$ 2500/2600 /t. Eso les da un pequeño margen frente a los puertos. Pero, hay que considerar que la condición de pago es de 30 días.

Los acopios en la zona estarían abarrotados con soja y con poca oferta de almacenaje para recibir maíz. A partir de ello, la mayor parte de la producción estaría bajando a las terminales portuarias del Gran Rosario para su posterior exportación. Según comentan, hay una baja demanda de los consumos locales (posiblemente por la recesión económica) y el mayor demandante de Tucumán estaría con óptimas existencias.

A los precios actuales y aún en distancias alejadas como Joaquín V. Gonzalez (1150 km a Rosario) o Las Lajitas (Salta a 1165 km,) estaría siendo rentable traer el maíz a los puertos del Gran Rosario para luego exportarlos (ver cuadro N° 1). Pero, cabe hacerse un par de preguntas: ¿Cómo están hoy los costos del transporte camionero para llevar mercadería del norte a Rosario, luego de la devaluación? ¿Cómo son esos costos comparados con países como Brasil o Estados Unidos, que son competidores de Argentina?

Sin duda, las medidas del gobierno nacional han favorecido al precio del maíz para el productor. Pero Argentina debe trabajar para lograr costos de transporte bajos y eficientes dólares, especialmente en las mayores distancias. Por más que el precio del cereal hoy sonría, mañana puede no ser así. Si bien el transporte tiene un peso considerable en la estructura de costos comerciales, los insumos también pesan desde lo productivo. Por ello habrá que ver cómo evolucionan los precios de los insumos para hacer maíz en la próxima campaña. Volviendo al transporte, lo ideal es tener costos locales más alineados con los de los países que compiten internacionalmente con nuestras producciones. Veamos entonces que pasó con nuestros costos en dólares en un año, luego de la devaluación y cambios en la política económica nacional.

**Pregunta N° 3: Hace un año transportar maíz con camión por 1100 km, del Norte argentino a Rosario, era más caro en dólares por tonelada que enviar esa mercadería por buque a China –u otro punto en Asia- recorriendo más de 20.000 km. ¿Hoy sigue sucediendo lo mismo?**

Lamentablemente, sí. En junio del año pasado advertíamos el elevado peso que tenía el flete camionero en Argentina para el transporte de granos. Evaluemos ahora el cuadro N° 2. Trasladar la mercadería de Joaquín V. González a Rosario (1150 km) costaba el año pasado U\$S 72 /t. Llevar la mercadería del NOA/NEA a Shanghái (China), o a otro punto similar de Asia, (saliendo por los puertos de Rosario) salía U\$S 41 la tonelada. La distancia marítima de Rosario a China es de 21.200 Km contra 1.150 Km de distancia terrestre entre la localidad salteña y Rosario. Hablamos de 18 veces más distancia por mar que la distancia local por tierra. Impactan las diferencias.

Lamentablemente para Argentina esta situación negativa se sigue observando en la actualidad. En el cuadro N° 2.b) vemos que trasladar la mercadería desde Joaquín V. González (Salta) a Rosario cuesta algo menos que hace un año, U\$S 69 la tonelada. Enviar la mercadería de Rosario a Shanghái (China), o a otro punto similar de Asia, hoy sale también un poco menos que en junio del 2015, U\$S 39 /t. Pero, la relación entre el 'flete camionero al norte' y el 'flete marítimo a Asia' sigue siendo la misma: 1,8. Esto significa que se mantienen los altos costos de transporte internos en términos de dólares estadounidenses. Y esto es así porque el flete camionero en pesos subió entre un 45 y 47% al cabo de un año, en tanto que la devaluación generó una modificación del tipo de cambio del 53% (al pasar de \$ 9,06 a \$ 13,83 por dólar estadounidense). El flete camionero acompañó a la devaluación desde atrás, pero pisándole los talones. Y aquí pesa negativamente la decisión del gobierno nacional de aumentar el precio de los combustibles y los incrementos de costos que tuvieron los transportistas por la devaluación.



El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

Expresado en dólares, el flete camionero ha registrado una pequeñísima baja al cabo de un año. Pero es realmente irrelevante. El problema argentino de altos costos de transporte en dólares sigue estando vigente. Una lástima para nosotros.

**Cuadro N°2) Comparación del Flete camionero NOA/NEA con el flete marítimo a China. ¿Qué pasó en el último año?**

**Cuadro N°2.a) Situación al 18.6.2015, un año atrás. Tipo de cambio: 1 dólar= \$ 9,06**

Localidad origen	Distancia de origen a Rosario (km)	Flete camionero de origen a Rosario (U\$S/t) <sup>1</sup>	Distancia de Rosario a Shanghai, CH (km)	Flete marítimo Rosario a Shanghai (U\$S/t)	Relación entre distancias (cantidad de veces)	Relación flete camionero /flete marítimo	Situación
J. V. Gonzalez (Salta)	1150	72,45	21203	41	18,4	1,8	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Castelli (Chaco)	905	62,61	21203	41	23,4	1,5	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Quimili (SDE)	710	53,24	21203	41	29,9	1,3	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Bandera (SDE)	553	49,57	21203	41	38,3	1,2	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Tostado (SF)	490	47,75	21203	41	43,3	1,2	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Vera (SF)	427	46,11	21203	41	49,7	1,1	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA

**Cuadro N°2.b) Situación actual al 10.6.2016, luego de devaluar. Tipo de cambio: 1 dólar= \$**

Localidad origen	Distancia de origen a Rosario (km)	Flete camionero de origen a Rosario (U\$S/t) <sup>1</sup>	Distancia de Rosario a Shanghai, CH (km)	Flete marítimo Rosario a Shanghai (U\$S/t)	Relación entre distancias (cantidad de veces)	Relación flete camionero /flete marítimo	Situación
J. V. Gonzalez (Salta)	1150	69,91	21203	39	18,4	1,8	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Castelli (Chaco)	905	60,42	21203	39	23,4	1,5	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Quimili (SDE)	710	51,38	21203	39	29,9	1,3	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Bandera (SDE)	553	47,33	21203	39	38,3	1,2	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Tostado (SF)	490	46,08	21203	39	43,3	1,2	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA
Vera (SF)	427	44,50	21203	39	49,7	1,1	MAS CARO QUE ENVIAR A CHINA

**Conclusiones relevantes: ¿Qué sucedió en el último año?**

¿Cómo evolucionó el flete camionero desde el NOA/NEA en pesos?	<b>SUBIO</b>	<b>45/47%</b>
¿Cómo evolucionó el tipo de cambio? Peso-Dólar	<b>SUBIO</b>	<b>53%</b>
¿Cómo evolucionó el flete camionero desde el NOA/NEA en dólares?	<b>LEVE BAJA</b>	<b>3,5%</b>
¿Cómo evolucionó el flete marítimo a China en dólares?	<b>BAJO</b>	<b>5%</b>
¿Mejoró la relación flete camionero al NOA/NEA versus Flete Marítimo a China (medida en U\$S/Tn)? ¿Ayudo la devaluación?	<b>NO. NO HUBO NINGUNA MEJORA PARA ARGENTINA</b>	

<sup>1</sup> Fuente: FADEAAC.

Pregunta N° 4: Si Argentina compite con Brasil y Estados Unidos en materia de exportaciones de maíz y granos, ¿cómo quedaron, luego de la devaluación, nuestros fletes camioneros respecto de los valores que se observan en estos países competidores?



El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

En esto tampoco hay buenas noticias. En el cuadro N° 3 procedimos a comparar el flete camionero en Estados Unidos (en dólares por tonelada/Km) con el de Argentina y el de Brasil en distancias relativamente cortas, de 320 Kilómetros. Vimos lo que sucedía en junio de 2015 y los valores que surgen ahora de informes del USDA emitidos recientemente.

Reiteramos, Brasil y Estados Unidos son relevantes para nuestro análisis porque compiten con Argentina en la producción y exportación de maíz y soja.

En junio de 2015 el flete camionero en EE.UU. ascendía aproximadamente a 6,2 centavos de dólar la tonelada/kilómetro (cU\$S /t/km). Argentina mostraba un flete por camión que era, prácticamente, el doble que el estadounidense: cU\$S 12,3 /t/km. Luego de la devaluación del peso argentino a finales del 2015, la realidad argentina sigue siendo negativa. Estados Unidos muestra, en el primer trimestre de este 2016, una fuerte caída en sus costos de transporte camionero, mejorando su competitividad en el negocio de exportación de maíz; baja a 4,7 centavos de dólar la tonelada/kilómetro. Argentina se mantiene cerca de los 12 centavos de dólar la tn/km. El flete camionero en Argentina es ahora un 150% más caro que en USA, en términos de dólar por tonelada. Las distorsiones persisten, luego de la devaluación del peso argentino y los ajustes en tarifas, precios de los insumos y combustibles.

**Cuadro N°3. EE.UU., Brasil y Argentina. Comparación del flete camionero a 320 Km**

**Situación un año atrás, al 18/6/2015**

Ubicación supuesta del Establecimiento	Distancia recorrida (km)	Flete camionero (U\$S/t)	Costo en U\$S/t/km
Sur Centro de EE.UU. - Camión - Tramo de 200 millas (1 milla= 1,609344)	321	19,85	0,062
Origen: Sur Centro Brasil (Guarapuava) / Destino: Puerto Paranaguá - Tramo de 204 millas aprox.	328	22,52	0,069
Supuesto: General Deheza (Córdoba)/Rosario en camión. (Calculado con tipo de cambio de \$9,06 /U\$S)	320	39,38	0,123

**Situación actual al 10/6/2016**

Ubicación supuesta del Establecimiento	Distancia recorrida (km)	Flete camionero (U\$S/t)	Costo en U\$S/t/km
Sur Centro de EE.UU. - Camión - Tramo de 200 millas (1 milla= 1,609344)	321	14,96	0,047
Origen: Sur Centro Brasil (Guarapuava) / Destino: Puerto Paranaguá - Tramo de 204 millas aprox.	328	22,11	0,067
Supuesto: General Deheza (Córdoba)/Rosario en camión. (Calculado con tipo de cambio de \$13,83 /U\$S)	320	38,00	0,119

**El flete camionero en Argentina es ahora un 150% mas caro que en USA (U\$S/t/km)**

**El flete camionero en Argentina es ahora un 70% mas caro que en Brasil (U\$S/t/km)**

Fuente: Brazil Soybean transportation. USDA. Mayo 2015 y 2016 // Grain Transportation Report. USDA. Grain Truck and Ocean Rate Advisory: Quarterly Updates. 2015. USDA//

Comparemos ahora Argentina con Brasil en distancias de 320 km. En Junio de 2015 el flete camionero en Brasil ascendía aproximadamente a 6,9 centavos de dólar la tonelada/kilómetro. Argentina mostraba un flete por camión mucho más





El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

elevado: 12,3 centavos de dólar la tonelada/kilómetro. Luego de la devaluación del peso argentino a finales del 2015, la realidad argentina también resulta desfavorable. Brasil, luego de un año, sigue conservando un costo de 6,7 centavos de dólar la tonelada/kilómetro para el flete camionero. Argentina tuvo una leve baja: 11,9 centavos de dólar la tonelada/kilómetro, pero su efecto ha sido mínimo. El flete camionero en Argentina, hoy, es 70% más caro que en Brasil (en U\$S/t/km). Nada ha cambiado luego de la devaluación del peso argentino, los ajustes en los precios de los combustibles, tarifa e insumos de los últimos meses. La devaluación 'no fue competitiva', al menos en el transporte local. Seguimos en desventaja competitiva respecto de estas naciones.

Veamos ahora la realidad del Norte Argentino con el cuadro N° 4. Allí comparamos un viaje camionero de 1150 Km en Argentina con uno similar en Brasil y aplicamos una bonificación comercial en la tarifa argentina del 30%. Aun así, el flete argentino sigue siendo más caro que el de nuestro país hermano limitrofe. Resulta también interesante observar que hace un año atrás el costo del flete camionero argentino oscilaba en 6 centavos de dólar la tonelada/kilómetro. Hoy, tiene un registro prácticamente similar. Brasil en cambio bajó sus costos a 3,5 centavos la tn/km.





El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

**Cuadro N° 4. Comparación del costo del flete camionero para una distancia de 1.150 Km para el transporte de granos en Argentina y Brasil.**

**Situación hace un año atrás, el 18/6/2015 (Tipo de cambio 1 U\$S= \$9,06)**

Origen explotación	Distancia recorrida (km)	Flete camionero (U\$S/t)	Costo en U\$S/t/km
Origen: Norte Central Mato Grosso do Sul // Destino: Puerto de Santos	1158	48,82	0,042
Origen: Joaquín V González (Salta) // Destino: Gran Rosario	1150	72,45	0,063
Supuesto: Negociación bajando un 30% el flete en el caso Argentino (J.V.González- Gran Rosario)	1150	50,72	0,044

**Situación actual al 10/6/2016 (Tipo de cambio 1 U\$S= \$ 13,83)**

Origen explotación	Distancia recorrida (km)	Flete camionero (U\$S/t)	Costo en U\$S/t/km
Origen: Norte Central Mato Grosso do Sul // Destino: Puerto de Santos	1158	40,18	0,035
Origen: Joaquín V González (Salta) // Destino: Gran Rosario	1150	69,91	0,061
Supuesto: Negociación bajando un 30% el flete en el caso Argentino (J.V.González- Gran Rosario)	1150	48,94	0,043

**Aún negociando una bonificación del 30% en el flete camionero, los costos de flete son más elevados en Argentina que en Brasil en distancias largas.**

No hay información en Estados Unidos, ya que en esas distancias priorizan el transporte ferroviario e hidroviario

Fuente: Brazil Soybean transportation. USDA. Mayo 2015 // Grain Transportation Report. USDA. Mayo 2015// Grain Truck and Ocean Rate Advisory: Quarterly Updates. 2015. USDA//

Nada ha cambiado. La devaluación no fue competitiva para bajar el costo del transporte camionero en dólares. Pero como siempre expresamos, no debe ser visto este sector como el malo de la película. Argentina tiene elevados costos de transporte automotor y ferroviario por un problema sistémico y estructural. No debe recaer la crítica en el sector camionero ya que, en los últimos tiempos, éstos han tenido ante sí un difícil escenario. Este escenario está compuesto por:

1. Los recientes aumentos –por la devaluación– en los valores de los bienes y servicios que utiliza el transporte por camión: neumáticos, repuestos, lubricantes, reparaciones, etc.
2. Subas recientes en el precio de los combustibles.
3. Elevado componente impositivo en los combustibles integrado por diversos tributos entre ellos el Impuesto al Valor Agregado, el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso de naftas y gas natural destinado a GNC e importación de naftas (Ley 26.181), el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso sobre el Gasoil y el Gas





El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil - 10 de Junio de 2016

Licudo para uso automotor (Ley N° 26.028) y el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y Gas Natural (ex ITC), establecido por la Ley 23.966.

4. Proceso inflacionario de años que impactó fuertemente sobre los costos de operación de los camioneros, especialmente en los rubros no transables: salario del transportista, seguros, etc.
5. Incremento de manera considerable del precio de los vehículos pesados cero kilómetros en los últimos dos años.
6. Fuerte presión tributaria sobre los transportistas integrada por el Impuesto a las Ganancias, Bienes personales, débitos y créditos bancarios, ingresos brutos, etc.

Siempre reiteramos que Argentina necesita formular un plan estratégico de reducción y racionalización de costos de transporte que permita –con una adecuada complementación público-privada- formular un conjunto de medidas gubernamentales y acciones del sector privado para lograr este objetivo. En esta acción debe haber una mancomunada participación de autoridades gubernamentales, dadores de cargas, transportistas, prestadores de servicios y otras organizaciones no gubernamentales. Debe ser un proceso virtuoso para bajar el costo argentino.

Y estos números remarcan también la importancia del ferrocarril para transportar mercadería desde el NOA y el NEA y la necesidad de rehabilitar la 'T' del Belgrano Cargas o la 'L' invertida. La 'T' ferroviaria localizada en el norte argentino une a las localidades de Joaquín V. González (Salta), Avia Terai y Resistencia (ambas del Chaco) con las terminales portuarias del Gran Rosario. Es una obra clave para el desarrollo argentino que ha recibido la atención de las actuales autoridades. Recordemos que entre 13 y 14 millones de toneladas de maíz se despachan todos los años al exterior desde los puertos de Rosario. Una parte importante de esa mercadería es del NOA/NEA. También emerge como importante mejorar los accesos ferroviarios a los puertos del Gran Rosario.

