



**Federación de Centros y Entidades
Gremiales de Acopiadores de Cereales**

COMENTARIOS SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DE INCORPORAR E INFORMAR EN LAS CARTAS DE PORTE LA TARIFA POR TONELADA (Aplicativo 2.0)

Luego de varias reuniones y consultas efectuadas, creemos necesario formular los siguientes comentarios que se corresponden con la relación entre el costo del transporte automotor y la actividad de los acopiadores.

I. Aspectos generales

Es imposible resumir en una simple tarifa por tonelada las múltiples variantes que se dan en la relación de los acopiadores con los transportistas. Cada zona es una realidad diferente y muy dependiente de las distancias a los puertos, de la competencia con el ferrocarril, de la localización de los compradores, de los granos operados, del tamaño de los productores, de las distancias cortas, etc.

Las plantas de acopio localizadas en el interior son un factor de optimización para el transporte, pues permiten transportar las cosechas durante todo el año con menos cantidad de camiones que hubiesen sido necesarios en caso de no existir, evitando un alto grado de ociosidad de la flota. Al mismo tiempo mejora sustancialmente las condiciones en que se realiza la carga generando eficiencia en la logística.

Los cuadros tarifarios generales no reflejan estas circunstancias especiales y por lo tanto son una mera orientación o referencia. Es inaceptable cualquier tarifa donde el flete total del campo a destino final sea más caro si el grano pasa por una planta de acopio que si se carga directo desde la chacra a igual distancia total.

En otras palabras, los acopios y sus productores clientes no pueden tener una tarifa total (corta + larga) superior a la de los productores que cargan directo y en plena cosecha.

En síntesis, son muchas las variables que se tienen en cuenta al momento de la contratación del transporte y que, como es en toda actividad, hacen al precio del servicio contratado (tarifa). Viajes en la corta y larga, tonelaje comprometido, distancias promedio, competencia intermodal, momento de carga, ocupación del retorno, etc. son algunas situaciones que explican la existencia de convenios de transporte especiales que nada tienen que ver con la simple carga de un camión contratado por un productor para cuya orientación de fletes son pensadas las tarifas sugeridas (CATAC, etc.).

En base a lo expuesto tratamos de sintetizar las posibles situaciones que se pueden plantear.

II. Resumen de alternativas más relevantes

1. En caso de tener definida la tarifa:

a) Incorporar en la Carta de Porte la tarifa real pactada que coincida con la factura del transportista. Este procedimiento evita totalmente cualquier conflicto con el transportista por eventuales reclamos. Como contrapartida explicitaría las diferencias con la tarifa orientativa lo que daría lugar a viejos e infundados reclamos contra los acopios por envilecer las tarifas en perjuicio de los camioneros y productores. Posible inconsistencia con la tarifa de los F1116 (B o C).

b) Incorporar en la Carta de Porte la tarifa CATAC, obtener la factura del camionero por idéntica tarifa y cobrar (por factura o nota de débito) los servicios de logística y carga en planta. Esta alternativa soluciona los posibles problemas planteados en el punto a). Como variante podría solicitarse al transportista que en su factura bonifique los servicios de logística y carga en planta que cobra el acopiador.

Nótese que en ambos casos es fundamental que coincida la tarifa que va en la Carta de Porte con el valor de la factura del transportista.

2. En caso de no tener definida la tarifa:

Si al momento de la carga y emisión de la Carta de Porte no se pudo definir la tarifa final que se pactará con el transportista por todos los motivos expuestos en I, se podría poner la tarifa de CATAC (o similar) en el campo de tarifa, pero en el campo de “Observaciones” que está antes de las firmas (el de más arriba), poner la leyenda “Tarifa orientativa”, “Tarifa aún no convenida” (ambas).

Esta sugerencia cubre razonablemente al emisor de la Carta de Porte, brinda la información al organismo oficial, reafirma el carácter orientativo de la tarifa y especifica que todavía no se pudo pactar o convenir la tarifa, lo que finalmente se hará en función de todas las variables comentadas. En este caso, la factura final del transportista podría ser a un valor diferente al de la Carta de Porte, dado su carácter meramente referencial.

En la medida que se vaya clarificando este tema continuaremos informando. Al mismo tiempo recibimos ideas o sugerencias que los asociados nos quieran brindar.

Federación de Acopiadores de Cereales

31/03/10