



## **TRATAMIENTO DE LOS FLETES**

Continuamos con la información brindada en los dos mails anteriores, con el propósito de resumir la situación hasta el momento.

Del conjunto de normas (AFIP 3292 y disposiciones Secretaría de Transporte Automotor N° 36 y 37) surge que, si bien las tarifas siguen siendo indicativas, hay duda en cuanto al significado de “tarifa indicativa con un piso de menos un 5% y un tope...”.

En efecto, ese piso podría convertirse en una tarifa mínima obligatoria, lo cual sería totalmente ilegal, o podría ser el piso a partir del cual tanto la AFIP como la Subsecretaría de Transporte podrían comenzar a indagar el por qué de una tarifa que permanentemente sea inferior al costo + utilidad del 15% del transporte. En esta alternativa los acopios podrían tener que dar explicaciones sobre los efectos perniciosos, para las zonas cercanas a los puertos, de un arranque tan alto por la necesidad de que los acopiadores no sufran una tarifa superior a la de los productores que mandan directo, las compras mayoristas, la estacionalidad, etc.

A simple título de ejemplo, fíjense qué le pasa a un acopio que está a 120 Km. del puerto y tiene una corta de 30 Km.

<b><u>Caso</u></b>	<b><u>Distancia</u></b>	<b><u>Tarifa \$</u></b>
Doble arranque	30 Km.	43,89 (1)
	120 Km.	90,80 (2)
	Total	134,69 (3)
Directo	150 Km.	103,74 (4)
Diferencia		\$ 30,95 → 23% de (3) → 34% de (2)

Habría que rebajar la tarifa de larga en un 34% para evitar el sobrecosto o la tarifa directa en un 30% .

Evidentemente esto conspira contra la competitividad del acopio vs los silos bolsa de los productores y no se puede aceptar.

Otro tema a tener en cuenta es que si bien la tarifa con doble arranque es de \$ 134,69, si consideramos el costo por kilómetro de la misma disposición 37 que es de \$ 7,61 y le agregamos un 15% de utilidad, tenemos \$ 8,75 por kilómetro, la tarifa para 28 toneladas y 150 Km. de distancia (300 recorrido) sería \$ 93,75 que es un 10% inferior a la tarifa directa y un 30% inferior a la de doble arranque.

Como vemos todo esto es un gran desbarajuste, lo que da lugar a un planteo de ilegalidad que, seguramente, presentaremos junto a las entidades de productores.

Mientras tanto, y hasta que se vayan aclarando estos temas, los acopiadores podrán, al momento de llenar la carta de porte:

- a) Indicar en el campo TARIFA (debajo de la tarifa de referencia que será dada por AFIP), la tarifa real de flete. En caso que fuera inferior a un 95% de la tarifa de referencia, entraría en una zona dudosa y podría ser molestado por AFIP o la Subsecretaría de Transporte, a pesar de que finalmente la asista la razón toda vez que son tarifas pactadas libremente tal cual lo dice la ley.
- b) Indicar en el campo TARIFA (debajo de la tarifa de referencia), la tarifa indicativa o una tarifa que no sea inferior al 95% de dicha tarifa indicativa. En este caso y, en general sobre el tema, le sugerimos tomar contacto con su respectivo Centro a los fines de analizar aspectos operativos.

Esperemos que con el correr de los días se vayan aclarando estos puntos, y recordamos, como siempre, el valor que tienen los **servicios de logística** que brindan los acopiadores para el transporte eficiente de los granos.

29/03/2012