

Transporte: “Cuanto más se aleja del origen de la carga, más dinero se pierde”



Se debe, según indicó Pablo Trápani, presidente de la federación cordobesa del transporte automotor de cargas (Fecotac), al incremento incesante en los costos de los insumos y al atraso en la actualización tarifaria. Reclaman que haya una política de Estado sobre la actividad del sector.

A fines del mes pasado, un grupo de transportistas de la provincia de Córdoba comenzó a reclamar frente a una planta cerealera -Depetris- de la localidad de Las Higueras, para que se le abonara la tarifa acordada a escala nacional y se respetara la prioridad en el trabajo para los camioneros locales. El clamor no es nuevo sino que es el que recrudece todos los años cuando la actividad comienza a incrementarse al ritmo del avance de la cosecha, que deja espacios para que se susciten este tipo de situaciones por parte de los dadores de cargas.

Si bien el conflicto, tras varias semanas de reclamos, terminó en buenos términos, la dirigencia de la Federación Cordobesa del Transporte Automotor de Cargas (Fecotac) reiteró la necesidad de que la actividad sea tenida en cuenta con políticas de Estado. En diálogo con [Comercio y Justicia](#), el titular de la Fecotac, Pablo Trápani, explicó los hechos y relató cómo está la actividad del sector.

-¿Cómo terminó el conflicto de Las Higueras?

-A partir de las denuncias que nosotros hicimos ante el Ministerio de Agricultura de la Provincia, su titular, Néstor Scalerandi, llamó a una reunión de la que participaron funcionarios, representantes de la Cámara de Acopiadores, un representante de la firma Depetris, nuestras autoridades y un grupo de camioneros. Allí se decidió que se iba a respetar la tarifa nacional y lo que se llama prioridad de carga, que es un decreto provincial, que firmó el gobernador (José Manuel) De la Sota, que busca defender nuestras economías regionales (prioridad en el otorgamiento de cargas a transportistas de la localidad). Hace tiempo que el ministro nos había pedido que a las denuncia la hiciéramos presentando pruebas como para que ellos pudieran intervenir. Esto se hizo así, nosotros fuimos al lugar y corroboramos que en la planta Depetris no se estaba dando cumplimiento de la tarifa nacional.

-¿En qué monto está esa tarifa?

-La tarifa nacional muchos dicen que es una tarifa sugerida, pero cuando uno sugiere, dice una cosa vaga y de poca trascendencia. Ahora, cuando uno enclaustra una tarifa en una banda, es decir, indica que para arriba esa tarifa no puede superar 15% y para abajo no puede descender más de 5%, ya la sugerencia deja de ser tal para pasar a convertirse en una indicación clara y concreta de que esa es la tarifa que se debe pagar. La tarifa en este caso era de 258,12 pesos por tonelada/kilómetro. Esto no se estaba cumpliendo, les estaban pagando mucho menos. Pero finalmente se solucionó y, como plus, la firma Depetris reconoció que se puede conversar, dialogar y proyectar con nuestros camioneros sobre la posibilidad de abaratar el transporte.

-¿Cómo es esto?

-Como la nuestra es una provincia mediterránea, es necesario poner el transporte como una prioridad y que se convierta en una política de Estado. Al ser mediterránea, necesitamos sí o sí el transporte para que la economía siga funcionando. En ese sentido y teniendo en cuenta que para las próximas campañas se está hablando de incremento en la cantidad de producción y toda ella debe llegar al puerto, hay que tener conciencia de que no tenemos ni camiones en buen estado por los que transportarla. Además, hay un cuello de botella en el puerto: un viaje que nos demora seis horas, a veces se atrasa una semana en el puerto sólo por el tema de la descarga. Entonces, la irracionalidad de toda esta situación hace que sea el flete más caro del mundo y que tengamos los puertos más caros y sucios del mundo. Y en realidad, no es que el transporte es el más caro sino que es el que menos gana, porque todos le han puesto una gabela a la actividad. Es impresionante la presión impositiva que tenemos. Incluso en Córdoba tenemos un sobrecosto (tasa vial) en nuestro principal insumo, y eso nos descoloca y nos deja fuera de competencia con respecto a los transportistas de otras provincias.

-¿Cómo está la actividad hoy?

-Está alicaída. Ya se ha levantado toda la cosecha, pero eso no quiere decir que se haya trasladado toda la cosecha. Debe haber un 50% que no se ha trasladado. Felizmente para todos, ahora se le está dando mayor valor agregado. Hay más plantas de etanol y biocombustibles, esos son los fletes que les convienen a nuestros transportistas. Porque la distancia es corta, son más los viajes que se pueden hacer y el desgaste del camión es menor. Si a esto le sumamos la posibilidad de sumarle ramales ferroviarios, la ecuación para la matriz económica es mejor.

-¿Cómo están los costos?

-Eso es impresionante. Hoy hacemos un viaje y cuando volvemos y queremos reponer una goma o lo que sea, nos damos con otros precios. Han subido el combustible, los neumáticos, los lubricantes y los salarios. Y por ahí, si se da la situación de que un productor nos demore el pago, lo que gastamos no alcanzamos a reponerlo. La rentabilidad empieza a ser nula. Ésta es una luz de alarma que tenemos. Aquí la tarifa debería incrementarse quincenalmente. Estamos muy, muy atrasados. Todas las semanas tenemos aumentos. Pero no se trata de que el transporte sea caro, se trata de que la actividad sea rentable.

-¿La tarifa se actualiza una vez al año?

-La tarifa se mal actualizó este año. Sucede que nosotros teníamos una mesa del transporte provincial integrada por todos los sectores, que este año llegó a un acuerdo en un valor, pero como al ministro le pareció costoso no lo avaló. Como quedamos librados al azar, adherimos a la nacional que está muy atrasada y además está hecha en función de Buenos Aires y el puerto, porque a medida que se extiende el recorrido, la tarifa baja en vez de subir. Por eso es que nos urge que se establezca una política de Estado, primero en la

Región Centro y después en todo el país. Sabemos del desencuentro de Provincia y Nación, pero también sabemos que tanto el que gane como el que pierda va a seguir necesitando del transporte para que la economía siga funcionando. Sin el transporte no avizoramos ningún tipo de actividad.

-¿Qué sugieren?

-Tenemos que buscar otros puertos. Fecotac tiene toda su inteligencia puesta para poder ver la forma de llegar al Pacífico y para complementar el transporte. Estamos dispuestos a ayudar en todo lo que podamos para optimizar las vías férreas y marítimas, porque los camioneros, cuanto más se alejan del origen de la carga, más dinero pierden.

Fuente: Comercio y Justicia