

El presidente de Fadecac reclamó bajar impuestos al combustible y controlar los pesos transportados

Daniel Indart. "Si se fiscalizara, el bitren no sería un inconveniente"

Daniel Indart opina que la baja en el precio de los combustibles es más mediática que efectiva en términos económicos y que no incluye en la rentabilidad que ha perdido el sector transportista. Dispuesto a poner en marcha su segundo mandato al frente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), ya programó en su agenda visitar durante el año a las 45 cámaras que agrupa la entidad en todo el país. Por otra parte, prevé insistir en la habilitación del TIR (transporte internacional por ruta), para agilizar los pasos fronterizos, además de encarar nuevas obras y más cursos para conductores en el flamante Centro de Capacitación inaugurado en 2014. "Uno puede pensar que es positivo reconocer que cuando baja el precio del petróleo debe bajar el de los combustibles, pero esto tiene más impacto mediático que económico porque, de lo que había aumentado el combustible, a una reducción del 5%, cuando el precio del crudo ha bajado por encima de los 50 dólares el barril (la rebaja) tendría que ser mucho mayor. La medida que ha tomado el Gobierno es buena, pero también habría que considerar una reducción a los impuestos sobre el combustible, porque ese componente es importante".

Estos costos del combustible son los que usted viene señalando como el factor más fuerte que ha afectado la rentabilidad del sector. ¿Cómo se desencadenó?
—Hasta 2012, la rentabilidad era razonable; a partir de la segunda mitad del semestre de 2013 empezó a caer y se agudizó en 2014, con la caída en la actividad, la falta de financiamiento y los incrementos en temas fiscales que han socavado parte de nuestra rentabilidad. El estudio realizado por el Departamento de Estudios Tributarios de Fadecac indica que en el marco del relevante aumento de los costos del año pasado, que fue del 38,39%, el insumo de mayor gravitación en la estructura de costos fue el del combustible, que arrojó un incremento acumulado de 44,6 por ciento.

¿Cuáles serán las prioridades y desafíos para este segundo mandato al frente de Fadecac?

—En principio, ya estamos diagramando un recorrido por las 45 cámaras de todo el país para este año. Si bien los temas que preocupan a los transportistas se han venido analizando en los Consejos Federales, que-

remos realizar visitas más informales que permitan un acercamiento más directo con los dirigentes y sus problemáticas. También tenemos previsto continuar fortaleciendo los lazos con los organismos internacionales y encarar una segunda etapa de obras en el Centro de Capacitación de Escobar. Además, estamos abocados para que el curso inicial de 240 horas, en el corto plazo, alcance las tres ediciones mensuales, con el apoyo de las cámaras.

¿Qué temas específicos proponen en los ámbitos internacionales?

—Fundamentalmente en la Cámara Interamericana de Transporte (CIT) tratamos de encontrar un acuerdo entre las partes en todo lo que sea integración, facilitación y agilización en las fronteras, algo que no es tan fácil, pero tratamos de impulsar estas gestiones. También insistimos para que se ponga en vigencia en la Argentina el proyecto del sistema TIR (de tránsito aduanero internacional de mercancías) sobre el cual, si bien hay una promesa por parte del Ejecutivo nacional de enviarlo al Congreso, todavía no se hizo y esto sería de gran impacto para la región.

De hecho, el TIR facilitó el comercio internacional en más de 80 países. Por supuesto, además de la Argentina, tiene que haber otro país en la región que se adhiera y nosotros entendemos que si nuestro país hace punta, los otros indudablemente van a sumarse en forma inmediata. En realidad, se trata de ratificar un acuerdo que ya existe.

¿La aplicación del TIR contribuiría a mejorar la situación de los choferes en los pasos de fronteras, donde no se cuenta en general con una infraestructura de servicios adecuada?

—El TIR agilizaría la frontera, y sostenemos que en los pasos no tendría que haber ningún tipo de infraestructura; el camión tendría que pasar directamente. Desgraciadamente, los trámites burocráticos de los distintos organismos de los países involucrados en esos lugares hacen que los camiones demoren lo que demoran. Es un problema muy serio. Por eso insistimos en la aplicación de este sistema, que nos es invento nuestro y que permitiría que el camión llegue y que el chofer elija la estación de servicio privada y dónde parar para descansar, cenar, dormir, donde tenga seguridad y no que esté en lugares pauestos en la calle sin ningún control.

¿Hay conocimiento acerca de los negocios que se pierden por las demoras en las fronteras?



RESTRICCIONES

FERIADOS Y PÉRDIDAS

En diciembre pasado, los transportistas de camiones tuvieron "veinte días trabajados y once prácticamente paralizados", debido a las restricciones impuestas a la circulación de estos vehículos pesados, en determinadas rutas, en días feriados. "Por nuestros costos fijos esto nos complica", advirtió Indart. El titular de Fadecac reseñó que "cuando salieron las restricciones por fines de semana largos y cambios de quincena, participamos en reuniones con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en algunos casos coincidimos para acompañar esta política de seguridad vial y evitar problemas de tránsito; porque tampoco es conveniente que el camión esté metido en las rutas llenas de autos. Pero también expresamos nuestras inquietudes, como el de trazar rutas ascendentes y descendentes, ya que la restricción para la salida desde Buenos Aires un viernes de feriado largo es necesaria, pero para los que vienen por esa misma vía en sentido contrario no, y entonces se fue corrigiendo. Acá lo que se ha dado son los feriados puente, con restricciones de cuatro o de siete horas, los cuales indudablemente perjudican nuestra actividad por lo que significa tener un camión parado", agregó.

—Creo que los funcionarios desconocen cómo debería funcionar y cuál sería el beneficio económico del comercio exterior para cada uno de los países. De ahí el poco avance o retroceso que ha tenido el Mercosur, como ha trascendido públicamente, que en lugar de haber avanzado después de tantos años, está prácticamente paralizado y esto afecta no solamente al transporte de cargas, sino también al de pasajeros.

¿Participa Fadecac de las iniciativas para encarar mejoras en las rutas?

—Nuestro Departamento de Infraestructura

está haciendo un trabajo importante y necesariamente hablamos siempre con las autoridades, porque las rutas son el espacio por donde transitan nuestras unidades. Sobre esto hay una gran preocupación, porque se ha invertido mucho, pero a la vez el caudal de vehículos que se ha incorporado a la red vial es tan grande que todo lo que se ha hecho es poco. Fundamentalmente, el problema es que no se fiscaliza y controla el exceso de peso. En esto venimos insistiendo desde hace muchos años y no encontramos soluciones inmediatas, como para que se sancione a quienes no cumplen con los kilos de carga permitidos, que destruyen el patrimonio y evaden impuestos.

¿Por qué no se puede lograr?

—No hay decisión política relacionada con el control de peso balanza, cuando hay sistemas modernos que determinan —a la distancia— si el camión viene a la velocidad normal y si viene pasado de kilos. Porque cuando se comienza a controlar, todo el mundo empieza a entender que se debe trabajar dentro de las normas. Entonces, como no se controla nada, hoy todo es un "viva la Pepa". Otra cuestión es el mantenimiento, porque se hacen muchas rutas, pero no hay presupuesto para mantenerlas y en un par de años vamos a tener problemas serios.

¿Son problemas de larga data...

—Sí, se lo venimos reclamando a todos los gobiernos. Hemos presentado oportunamente un ajuste de estructuras, porque tampoco es necesario hacer autopistas por todas partes y rutas donde no hay mucho tránsito y en algunos casos se han realizado, como en Misiones, con una tercera trocha. En la Ciudad de Buenos Aires, por la cantidad de vehículos que cruzan de norte a sur y sur a norte, hay que buscar alguna solución, como la autopista ribereña, de la manera que sea, o alguna alternativa que estaremos presentando en los próximos días, que tiene que ver con la General Paz.

¿Cómo analiza la novedad de los bitrenes, que localmente fueron una novedad en 2014, y los planes para reactivar el ferrocarril de carga?

—Si se fiscalizara como corresponde, los bitrenes no deberían ser un inconveniente porque deben circular por los corredores habilitados; pero si hoy no se fiscaliza un camión que en lugar de 40 toneladas lleva 80, ¿quién asegura que a estos vehículos que cargan 175 toneladas se los va a controlar? En cuanto al tren, no es competencia del camión, sino complementario, porque no puede llegar a determinados lugares. En la Argentina, donde el 94 por ciento de la carga se transporta por camión y un 4 por ciento por tren, aún si se duplicara el volumen de capacidad de transporte por ferrocarril, estaría en un 8 por ciento.

Tanto en la Argentina como en Europa solía preocupar la falta de conductores para los camiones. ¿Qué produjo la reactivación de la actividad?

—En países como España había ese problema de falta de choferes de camiones. Pero luego vino la crisis y hubo empresas que desaparecieron, entonces hoy están todos los puestos cubiertos. En la Argentina, donde también faltaban, ahora no se siente porque la actividad ha caído. Pero si se diera una reactivación económica vamos a tener un grave problema. Por eso nos abocamos a la formación de gente, porque hoy, para largar a la ruta a un chofer, tiene que estar muy capacitado. ■

Redacción Exprotrato