

PREOCUPACIÓN

Rechazan los transportistas el nuevo peaje

El presidente de Fadeeac, Daniel Indart, sostuvo que la nueva tasa es "discriminatoria" y que es otro costo adicional que se suma a la ecuación empresarial

El plan impuesto desde principios de mes para desalentar el ingreso y egreso de camiones de gran porte a la ciudad de Buenos Aires, llamado "Hora pico sin camiones", viene generando diversas dificultades logísticas y de costos, de acuerdo con los datos que evalúan los transportistas.

"Nadie puede absorber este costo adicional" que se cobra en los peajes a las unidades que entran de 7 a 10 y a las que egresan entre las 17 y 20, estipulado en 185 pesos, aseguró Daniel Indart, presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeeac).

Al trazar un primer panorama de cómo impacta en el movimiento de camiones la flamante medida adoptada por el Ministerio de Interior y Transporte, Indart precisó que se "ha generado una situación de dificultad de abastecimiento, por un lado, y horas extras por parte de las empresas que se perjudican al modificar sus rutinas de trabajo para no estar demoradas", entre otros inconvenientes.

Señaló que algunos camiones están pagando el peaje diferenciado, mientras que "otros modificaron sus horarios y algunos que no estaban informados llegaron a la cabina y tuvieron que pagar".

El ministro Randazzo indicó, asimismo, que los camiones que ingresen a puerto gozarían de una bonificación del peaje por parte de la Administración General de Puertos (AGP) para aquellos que operen fuera de los horarios pico y que, también, el puerto operaría las 24 horas. Indart sostiene que el puerto aún no opera las 24 horas.

"En el caso de algunas actividades específicas es difícil (reacomodarse para evitar el nuevo peaje), como es el caso de los que llevan residuos que van al Ceamse, que lo hacen de forma permanente durante las 24 horas, así que lo van a estar pagando. O los camiones de combustibles, que sólo pueden entregar en horario diurno", describió el dirigente.

"Otro caso se presenta cuando llega a la ciudad, por ejemplo, un camión proveniente de la ciudad de Luján y tiene que pasar por cuatro puestos de peaje, por lo cual tendrá que pagar 740 pesos, y esto se incrementa si no sale antes de la restricción que rige a partir de las 17", agregó.

Duplicar

Además, el titular de Fadeeac recordó que desde el gobierno nacional "se anunció que si el desaliento no prosperaba por los 185 pesos de peaje éste se iba a duplicar".

En la cadena logística este aumento "es



Daniel Indart

EXPOTRADE

bastante importante y alguien lo va a tener que absorber. Nosotros no somos competitivos; nos dicen que nuestros costos son muy elevados comparados con otros países, pero no somos formadores de precios, sino que debemos trasladar los costos a las tarifas", subrayó.

"EN LOS ÚLTIMOS TRES MESES SE HA PERJUDICADO MUCHO MÁS AL TRANSPORTE", ASEGURÓ INDART

"Compartimos la necesidad de encontrar una solución", aseguró Indart, y destacó que "originalmente estuvimos dispuestos a ello. No para el regreso de los camiones desde la ciudad, porque tampoco hay dónde estacionar; los que están tienen que salir, porque si no salen en ese horario tienen que estacionar en lugares que tampoco son lo más apropiado".

Sobre el tema del desaliento al acceso y re-

greso de camiones a la ciudad, "en enero de 2013 empezamos a conversar con el ministro (de Interior y Transporte, Florencio) Randazzo para encontrar alternativas que lo solucionen. Nosotros hicimos una propuesta que fue analizada en dos o tres oportunidades y a fines de ese mes mantuvimos la última reunión, pero no conseguimos que se tuviera en cuenta nuestra propuesta, que era un ingreso sólo los lunes y jueves desde las 0 horas a las 7 de la mañana sin pagar peaje, como un incentivo para motivar que los transportistas modifiquen sus horarios y en ese lapso estuvieran prácticamente todos ya ingresados".

"Esto lo conversamos con el ministro y luego con el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a quienes les planteamos la necesidad de preservar la fluidez en la entrada de los productos a la ciudad. De hecho, señalamos que nosotros ya hacíamos el esfuerzo, como en el caso de los fines de semana largos y feriados puente, para los que se han impuesto restricciones. Nuestra actividad viene acompañando esas medidas, pero no puede dejar de ser funcional".

Indart aclaró: "Seguramente seguiremos trabajando para ver si encontramos una solución" distinta de la que se está aplicando, y detalló que Fadeeac ha hecho "una presentación judicial para defender al sector, considerando que el cobro de este peaje es discriminatorio, con todos los argumentos necesarios, y estamos esperando los resultados".

"Nosotros esgrimimos que los camiones son parte del movimiento del tránsito que hay en cualquier ciudad del mundo y que el crecimiento exponencial de los automotores que se ha dado, tanto de autos como de micros y camiones, hace a la necesidad de que haya soluciones integrales de infraestructura, y esto no se ha dado en la ciudad de Buenos Aires", consideró.

"Entonces, tendrán que dejar de andar vehículos; ¿por qué únicamente los camiones y no los micros también? Éste es un tema sobre el que se debe buscar una solución que no sólo favorezca al automovilista, sino que evite afectar al que produce, porque el transporte de cargas logra de alguna manera fortalecer el abastecimiento con el traslado de las mercaderías", enfatizó.

Costos

"En los últimos tres meses se ha perjudicado mucho más el transporte", aseveró Indart, y acerca de los costos remarcó que "ya desde el año pasado se han venido incrementando en lo que hace a las tarifas, por encima del 30 por ciento interanual, de febrero de 2013 a 2014. Involucra aumentos en combustible, lubricantes, cubiertas; casi todos los rubros por encima de ese porcentaje".

"Esto impacta en el aumento de tarifas y es muy difícil trasladar estos índices, porque los dadores de carga, con distintos argumentos, se resisten a considerar o reconocer estos valores y hace que se vaya perdiendo rentabilidad permanentemente", reseñó.

El dirigente empresario sostuvo que los transportistas "hemos llegado a una situación límite con aumentos constantes" y agregó otra cuestión: "También se complica con la posibilidad de cobros de fletes que debieran ser a 30 días y se están cobrando a 60, 90 días y por encima de esos plazos".

Indart mencionó que existe una "preocupación por la caída de la actividad, por ejemplo en el sector agropecuario, donde están prácticamente paralizados hasta la próxima cosecha, mientras las empresas tienen que seguir pagando impuestos y salarios", concluyó. ●

Redacción Expotrader

BREVES

Evolución de los costos logísticos en enero

El Índice de Costos Logísticos Nacionales elaborado por la Universidad Tecnológica Nacional para la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) arrojó en enero un aumento del 4,7%; en tanto, la medición sin considerar el costo del transporte fue del 2,8%. A su vez, el indicador de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga (Fadeeac) arrojó para el mismo mes un 5,8% de incremento. Estas alzas se debieron a los incrementos registrados durante enero en los precios del gasoil, neumáticos, lubricantes y material rodante en general. "También el índice ha sufrido un impacto por el incremento anual de las patentes y tasas que forman parte del costo del transporte", según difundieron. El acumulado de los últimos doce meses del indicador de Cedol es de 28,6%, con costos de transporte; 27,1%, sin transporte, y de 29,8%, Fadeeac. ●

Andreani se incorpora a ABOL de Brasil

El Grupo Logístico Andreani se sumó a la Asociación Brasileña de Operadores Logísticos (ABOL), cuyo objetivo es reglamentar las actividades del sector estableciendo un marco legal que garantice seguridad jurídica, competitividad y sustentabilidad a largo plazo. "Sabemos que ABOL nos ayudará mucho en el desarrollo del sector. Hoy el mercado demanda una mejora continua de las cadenas de valor y eso representa un gran desafío. Según nuestra visión, ya no se trata de llegar al objetivo, sino de recorrer un camino de calidad y de valores dentro de un marco de sustentabilidad", afirmó Dante Gamba, gerente de Relaciones Institucionales de Andreani en Brasil. ●

Almatec amplía su oferta de equipamiento

La firma Almatec, que ofrece soluciones para el equipamiento de logística, introdujo en el mercado los Apiladores Reach PR 16 y PR 20 del fabricante brasileño Palettrans, que se destacan por operar en pasillos de tan sólo 2,7/2,8 metros de ancho y que en el caso del PR 20 permite elevar cargas hasta los 11,50 m de altura, con una carga máxima de 2000 kilogramos. "Empresas líderes de diversas industrias como la electrónica Brighstar, Droguería Suizo Argentina, Laboratorios Lafedar, Frigorífico 27 de Noviembre y la importadora Parallel, representante de Avent-Philips, ya operan con estos equipos que mejoran la productividad logística, sobre la base de las ventajas como el accionamiento eléctrico no contaminante, la comodidad del conductor sentado y el opcional de la cámara LCD, que reduce riesgos en la manipulación en altura", destacaron desde Almatec. ●