

transporte & logística

Esta sección es una producción de LANACION Y EXPOTRADE | www.lanacion.com.ar/comercio-exterior



Transporte de cargas. Los obstáculos que frenan al sector

Mario Eliceche, presidente de Fadeeac, señala que la actividad está deteriorada y le pide al Gobierno bajar la carga impositiva

Texto Eduardo Pérez y Alejo González Prandi | REDACCIÓN EXPOTRADE

La coyuntura económica ha condicionado históricamente el desarrollo de la actividad de los transportistas. La alta presión tributaria, los costos de los insumos atados al dólar y los reclamos salariales han venido ajustando las ganancias de las empresas del sector hasta llevarlas a una situación delicada.

Esa realidad es la que ha venido enfrentando Mario Eliceche, nacido y criado en Trelew, desde que asumió la presidencia de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeeac) en diciembre pasado, con la decisión de darle una impronta federal al accionar de la entidad y resolver los problemas del sector.

Tras recorrer las cámaras del interior, el dirigente observó que "el transporte no escapa a la generalidad de la Argentina".

"Con una economía prácticamente parada, lo que funciona es la cosecha de granos -con altos y bajos por las inundaciones en el Chaco- y Vaca Muerta, con el traslado de arena y materiales", dice.

P -¿Cómo encontró al sector?

R -Está muy deteriorado. Tenemos una carga impositiva muy fuerte, con el agravante de las cargas ocultas de gravámenes de las provincias, porque, por ejemplo, Neuquén pide un control extra que se hace en el mismo taller que la normal, para habilitar el camión para ingresar a la zona petrolera. Tenemos costos sobre otros. Hay una terrible avidez por recaudar, en un sistema que no da más. El Gobierno dice que la logística es cara, pero nosotros no somos formadores de precios. Más del 40% de los costos logísticos son impuestos.

P -¿Se planteó esta situación en la Mesa Logística?

R -En la reunión que tuvimos con el presidente Macri planteamos algo que le llamó la atención, que es que cuando una empresa compra camiones nuevos, para patentarlos, hay que vender uno. Porque hay que juntar el dinero para hacerlo y, a veces, puede alcanzar el siete u ocho por ciento

"La Mesa Logística funcionará en tanto no quede solo para la foto. Estamos en terapia intensiva, con pronóstico reservado"

del valor de la unidad, según la provincia. Es decir que al comprar diez camiones se necesita el valor de uno para ponerlos en la calle. Hoy, quien compra un camión Euro 5, que usa gasoil más refinado con menos azufre y que contamina menos, tendría que tener el aliciente de pagar una patente más barata o no hacerlo durante los primeros dos años. Pero resulta que un camión antiguo paga menos que otro moderno, que tiene todos los sistemas de seguridad y no contamina. Algo está mal. Son las asimetrías que tiene nuestro sector. La Mesa Logística funcionará en tanto y en cuanto no quede para la foto y el discurso. Se plantearon algunas cuestiones que generan sobre costos o algunos temas gremiales, como que pidan el libre deuda sindical para poder cargar. La Federación busca sumar para salir de la coyuntura, porque si no tenemos un

transporte sano, fuerte y eficiente, no es un país viable. Hoy estamos en terapia intensiva, con pronóstico reservado.

P -¿Cuáles serían los resultados concretos que esperan de la Mesa?

R -Estamos peleando por el impuesto al combustible líquido. Además, el transporte internacional puede tomar 45% a cuenta de pago de IVA, que se acumula como crédito, y pedimos aplicarlo a Ganancias. Solicitamos un precio federal para el combustible. YPF lo mejoró en 2%, pero había diferencias de hasta 10%. Se necesitan respuestas rápidas para esas asimetrías.

Además, le pedimos al Gobierno que revea la base no imponible, a partir de la cual se comienza a pagar el impuesto a las ganancias, porque la inflación ha sido demasiado alta y esa base no se modificó. Eso nos perjudica porque los choferes quieren viajar menos, debido a que cuantos más kilómetros hacen, menos cobran. También buscamos que nos baje la carga impositiva. Salíó un plan de pago de 60 cuotas, pero necesitamos acomodar los planes caídos y que nos den aire para lo que viene, porque cada mes que pasa es un pedacito más que vamos perdiendo de las empresas. La inventiva ya no alcanza. Necesitamos hechos concretos para estar mejor. Seguimos siendo optimistas; de lo contrario no estaríamos acá.

P -¿Cuál es la respuesta del Gobierno a estos planteos?

R -Nos dicen: "vamos a ver cómo mejoramos"; "veremos cómo lo modificamos"; "se va a bajar la presión impositiva"; "lo primero es tener déficit cero, porque el primer compromiso hoy es con el Fondo". Se entiende, porque si no la Argentina no tiene crédito. Pero llegar a déficit cero con la carga impositiva actual... (silencio). Habrá que ver de dónde va a salir el dinero. Nosotros ya no estamos en condiciones de seguir aguantando. Estamos frente a una partitura que se inicia el 1º de junio, con un sindicato que está hablando de un 50% de aumento mientras venimos perdiendo capital de trabajo. Cada día, un transportista se come un pedacito del camión, porque está trabajando debajo del costo, no puede reponer ni hacer el mantenimiento. Esta es una muerte lenta. Si esta tendencia no cambia, a fin de año va a haber empresas que no se van a poder levantar.

P -¿Cómo cree que va a ser la negociación de las paritarias?

R -[Hugo] Moyano sabe que estamos en el mismo barco y tenemos que sentarnos a ver cómo lo llevamos a buen puerto, porque si se hunde, ellos vienen con nosotros. Esta coyuntura la tenemos que pasar. ●