



01/10/2020

Transporte de granos

Nuevo acuerdo de tarifas y los fantasmas de la contratación obligatoria y el "doble arranque"

Durante la última reunión de partes vinculadas al transporte de granos fue consensuado a nivel nacional un incremento del 19,5% en la tarifa referencial. Pero desde la Federación de Acopiadores lamentan que entidades que operan en los puertos del sur bonaerense vuelvan a poner en debate temas superados como la contratación obligatoria en puertos y el "doble arranque", mecanismos que coartan la libertad de contratación, encarecen los fletes y penalizan a las plantas de acopio.

En las últimas horas, las entidades representantes del transporte de granos, las de productores y la Federación de Acopiadores acordaron un aumento de 19,5% en la tarifa referencial nacional. Para Acopiadores es auspicioso que se hayan reiniciado las reuniones de comisiones asesoras de tarifas de automotor, tanto a nivel nacional como de la provincia de Buenos Aires.

Sin embargo, la cara preocupante de esta noticia es que algunas entidades de transportistas que operan en el sur bonaerense insisten en el tratamiento de temas que ya han sido resueltos y dejaron de estar abiertos a discusión. Uno de ellos radica en cuestionar que las empresas que poseen plantas de acopio paguen al transportista la tarifa denominada "enganchada", es decir, el valor del trayecto completo (del campo a la planta de acopio y de ahí hasta el destino final). En oposición, vuelven a reclamar en estos casos que se abone el "doble arranque", que implica una tarifa mayor (como una doble bajada de bandera de un taxi) que se traduce en un aumento en el costo de flete del orden del 20% respecto de lo que se le cobra habitualmente a los productores para ir del campo al puerto. A su vez, eso significa alrededor del 2% del valor de la mercadería transportada, un arancel que muchas veces representa la comisión del acopiador.

Por ejemplo, con la nueva tarifa nacional, un flete de 200 kilómetros directo tiene un valor de \$1.325 por tonelada. Si se aplicara el sistema de "doble arranque" dividiendo el trayecto, entre unos 20 km del campo al acopio y otros 180 km del acopio al destino final, entonces el precio por la misma distancia total ascendería a \$1.626 por tonelada (\$395 por el tramo inicial y otros \$1.231 por el segundo).

Estos 300 pesos de diferencia entre lo que pagan los productores y se pretende que pague el acopiador genera un fuerte impacto para los poseedores de plantas, por lo que desde la Federación de Acopiadores sostienen que el "doble arranque" encarece el transporte y se vuelve un impuesto a las plantas de acopio que no ingresa al fisco. Recordemos que las plantas de acopio son las principales usuarias del transporte de granos.

La Federación de Acopiadores insiste en la necesidad de garantizar la libertad de contratación que vuelve más eficiente al transporte. "Si el camión va a los puertos con granos, tiene que poder volver con fertilizantes, porque ahí ganan los dadores de carga, los camioneros y el país", destacan.



Para los acopiadores, es clave aceptar las tarifas como referencias pero "no pueden ser puestas en práctica de este modo porque significa penalizar a las plantas de acopio que siguen invirtiendo y generando empleo en el interior del país".

En esa línea, la entidad sostiene: "Es peligroso que en una Argentina pendular se vuelva a hablar de cuestiones superadas como el "doble arranque", la obligación de contratar camiones de la zona o la imposibilidad de utilizar el flete de retorno con el mero objetivo de coartar la libertad y poner barreras para dar monopolio a cierto sector del transporte en algunas zonas concretas".

"El transporte tiene el desafío de ganar eficiencia, reducir los costos y modernizarse para ser mucho más competitivo y promover las exportaciones. Volver a abrir el debate sobre la libertad de contratación y el sesgo anti-plantas de acopio va en sentido contrario", concluyen.