

Documento de Trabajo No.23

La situación del autotransporte de cargas de Córdoba¹

I.- Síntesis

1.- Uno de los principales problemas del autotransporte de cargas en Córdoba es que **su nivel de actividad viene cayendo desde agosto de 2019**, acumulando una caída del 20%, medida a través del consumo de gasoil por parte del sector, cerrando 2019 alrededor de un **35% por debajo del nivel registrado 8 años atrás**, a fines de 2011.

2.- Otro de los problemas del sector es el **fuerte incremento de costos durante los últimos años**, acumulando un 339.9% entre diciembre de 2015 y enero de 2020, por encima del 290% de inflación acumulada en el periodo. Las bruscas depreciaciones cambiarias registradas durante 2018 y 2019 incidieron fuertemente sobre los costos del sector, modificando incluso su estructura de costos, **aumentando el peso de los costos de reposición de camiones y semirremolques**.

3.- La intensa competencia entre las empresas por volúmenes de carga decrecientes, en un contexto de alta capacidad ociosa en el sector, **impide que las tarifas de mercado logren equiparar la fuerte tendencia creciente en los costos de la actividad**. Esto hace que, actualmente, las tarifas de mercado no cubran los beneficios empresarios y el costo de oportunidad del capital invertido pero, más grave aún, no cubran tampoco el costo de reposición de camiones y semirremolques, lo que **pone en riesgo a la actividad** e, indirectamente, a **la logística necesaria para la competitividad de actividades industriales y comerciales en una provincia mediterránea como es el caso de Córdoba**.

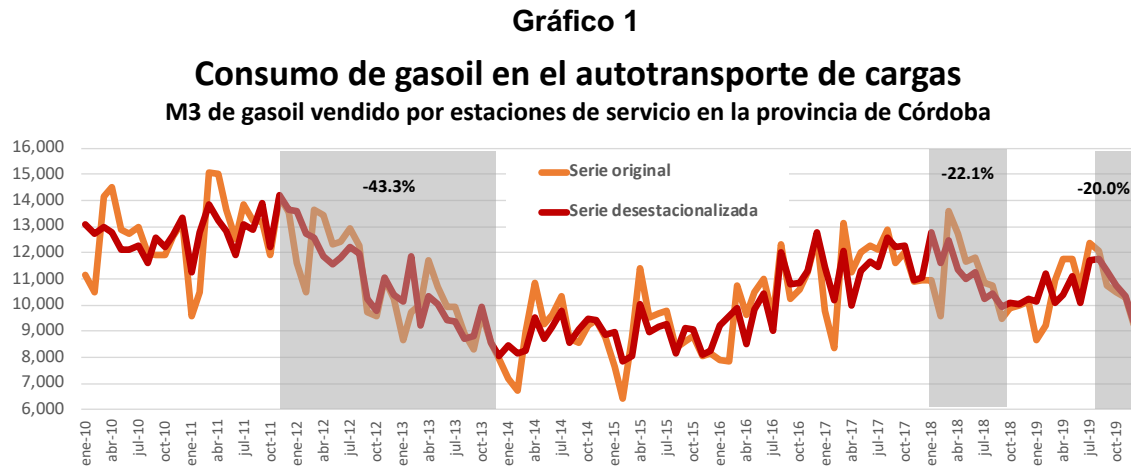
4.- En este contexto complejo para el sector, **la provincia de Córdoba aumentó la carga fiscal a través de un incremento en la alícuota del impuesto a los Ingresos Brutos**. Dicha alícuota fue del 1.5% hasta 2019, fue reducida al 1% por la Ley Tributaria Provincial 2020 sancionada a comienzos de diciembre y fue incrementada al 2% pocos días después, mediante Decreto del Poder Ejecutivo Provincial, a finales de ese mes.

5.- Para contribuir a cambiar este estado de situación, **en beneficio del sector pero también del resto de las actividades productivas cuya competitividad depende del autotransporte de cargas**, la CEDAC viene trabajando en el **desarrollo de instrumentos analíticos** que permitan al sector privado **trabajar en conjunto con el sector público en iniciativas y proyectos de políticas públicas que atiendan a la problemática del sector**.

¹ Documento de trabajo No.23 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas (Marzo de 2020).

II.- El problema de los bajos volúmenes de carga

El gráfico 1 muestra la evolución de la actividad del autotransporte de cargas en la provincia de Córdoba medida a través del consumo de gasoil por parte del sector, de acuerdo con las estadísticas oficiales de ventas de combustibles tanto en el canal minorista como en el canal mayorista².



La línea naranja muestra la evolución del volumen total, medido en m³, mientras que la línea roja muestra la evolución de la serie desestacionalizada³, también medida en m³. El gráfico muestra, entre otras cosas, que la actividad del autotransporte de cargas viene cayendo desde agosto del año pasado y que los niveles actuales están muy por debajo de los niveles máximos alcanzados a finales de 2011, 8 años atrás.

La fuerte caída de la construcción, en particular la obra pública, la fuerte caída de la industria automotriz y autopartista, la caída generalizada de la producción industrial, y la caída de la actividad económica general, que se traducen naturalmente en menores volúmenes de carga, vienen afectando negativamente al autotransporte de cargas de Córdoba desde comienzos de 2018, con la interrupción durante los primeros meses de 2019, como consecuencia del mayor volumen de carga de cereales luego de la sequía.

² Información relevada por la Secretaría de Energía de la Nación a través del reporte obligatorio que las estaciones de servicio de todo el país tienen que realizar según Resolución 1104/2004 (ver sección de metodología).

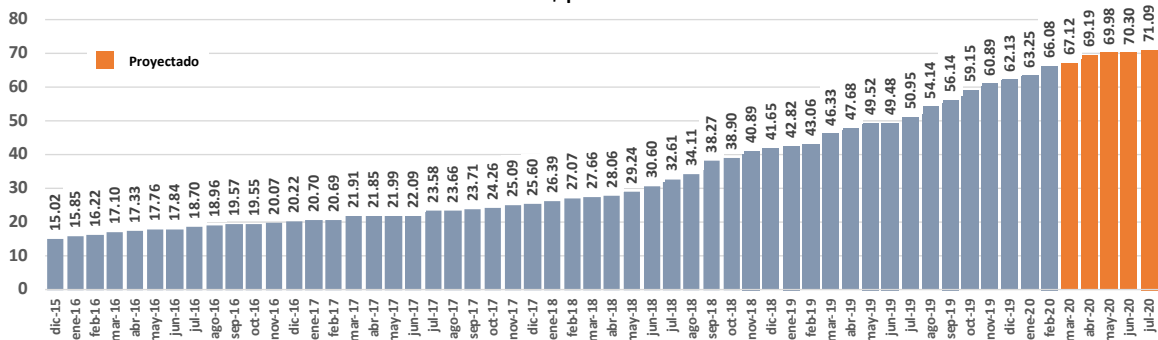
³ La desestacionalización es un proceso econométrico que permite corregir comportamientos estacionales, como las caídas sistemáticas que se producen todos los años en los meses de enero y febrero (los picos hacia abajo en el gráfico 1), generando una serie corregida (desestacionalizada) con la cual es posible analizar evoluciones mensuales sin riesgo de distorsionar las conclusiones por meras cuestiones estacionales.

III.- El problema de la suba de costos

El gráfico 2 muestra la suba de costos desde diciembre de 2015 hasta febrero de 2020, con proyección de costos a julio de 2020⁴, para el caso de cargas generales Córdoba – Buenos Aires (con evolución similar en el resto de los tipos de carga y trayecto).

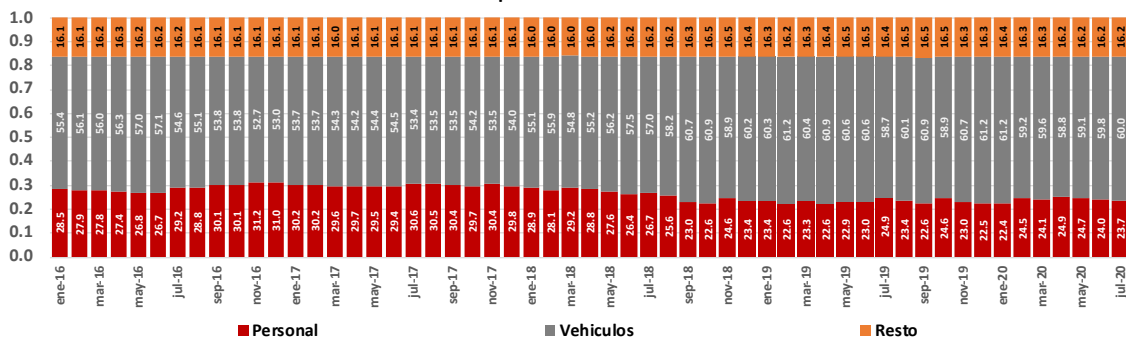
El costo se incrementó de \$ 15.02 por km en diciembre de 2015 hasta \$ 66.08 por km en febrero de 2020, lo que implica una suba del 339.9%, por encima de la inflación acumulada en el periodo (menos del 290%).

Gráfico 2
Costo de Cargas Generales Córdoba-Buenos Aires
\$ por km



Fuente: Economic Trends S.A. para la CEDAC - Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba.
Modelo de Simulación de Costos del Autotransporte de Cargas

Gráfico 3
Costo de Cargas Generales Córdoba-Buenos Aires
Composición de costos - %



Fuente: Economic Trends S.A. para la CEDAC - Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba.
Modelo de Simulación de Costos del Autotransporte de Cargas

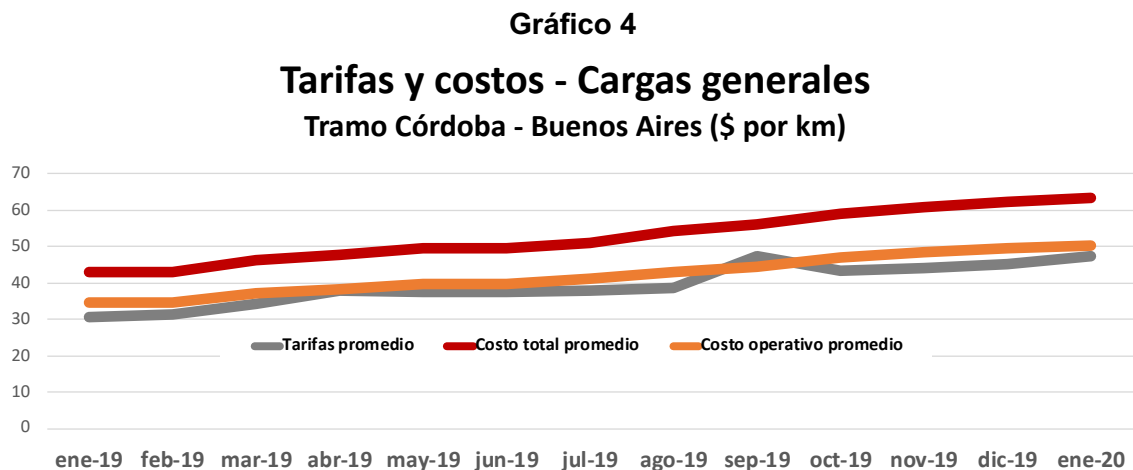
⁴ Bajo los supuestos de que (a) continúa el congelamiento de precios de gasoil, (b) continúan postergándose las actualizaciones por inflación de los impuestos a los combustibles líquidos y al dióxido de carbono (c) el dólar evoluciona de acuerdo con los contratos de dólar a futuro del ROFEX, (d) los salarios continúan según el último acuerdo salarial hasta julio, entre otros supuestos.

En particular, durante 2018 y 2019, los costos vinculados al dólar, como los costos de reposición de camiones y semirremolques e, indirectamente, el costo del combustible, subieron fuertemente con cada depreciación cambiaria, como ocurrió en particular durante agosto de 2018 y agosto de 2019. El gráfico 3 muestra cómo esa evolución de costos dolarizados modificó la estructura de costos del sector, aumentando la participación de los costos asociados al vehículo.

Esto, obviamente, no ha ocurrido sólo con cargas generales, sino también con el resto de los tipos de cargas realizados por el autotransporte de cargas cordobés.

IV.- El problema de las tarifas por debajo de costos

El gráfico 4, con la evolución de tarifas, costos operativos y costos totales correspondientes a cargas generales para el trayecto Córdoba – Buenos Aires, muestra cómo, a lo largo de todo el año 2019, e incluso durante enero de 2020 (último dato disponible), las tarifas promedio han estado por debajo de los costos totales e incluso, en algunos meses, por debajo de los costos operativos.



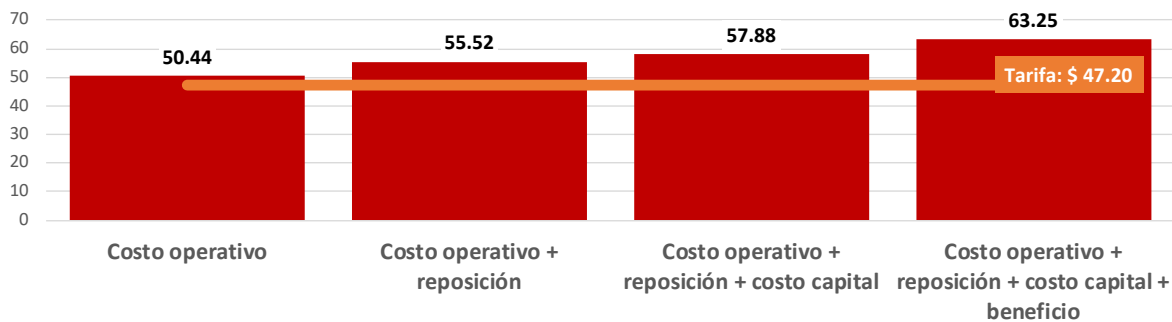
Fuente: Economic Trends para la CEDAC. Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas.

El gráfico 5 muestra cómo, para enero de 2020, la tarifa promedio de \$ 47.20 por km no cubre el costo total de \$ 63.25 por km (la suma del costo operativo, el costo de reposición de camiones, el costo de oportunidad del capital invertido y el beneficio empresario) y, ni siquiera, el costo operativo.

Esto significa que las empresas del sector no están obteniendo beneficios (algo que no puede ocurrir indefinidamente, aunque sí puede ocurrir durante cierto tiempo), tampoco están recuperando el costo de oportunidad del capital que tienen invertido (algo que tampoco puede ocurrir indefinidamente, pero si durante cierto tiempo), tampoco están cubriendo el costo de reposición de los camiones y semirremolques (algo que no puede

sostenerse mucho tiempo, porque implica la descapitalización de las empresas) y no está cubriendo ciertos costos operativos (lo que genera endeudamiento de las empresas, e inviabilidad a corto plazo).

Gráfico 5
Tarifas y costos - Cargas generales
Tramo Córdoba - Buenos Aires (\$ por km) - Enero 2020



Fuente: Economic Trends para la CEDAC. Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas.

Esta situación es consecuencia de múltiples factores, algunos vinculados al sector público, por exceso de tasas e impuestos, otros vinculados al propio sector, por una competencia muy fuerte por la escasa carga disponible, y otros vinculados a la situación macroeconómica que, a través de caídas en la actividad en múltiples sectores, termina generando capacidad ociosa en el sector, aumentando la competencia a través de tarifas.

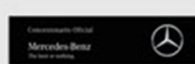
V.- El problema de Ingresos Brutos

La Ley Impositiva Año 2020 (Ley 10.680), promulgada y publicada en Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba el 20 de diciembre de 2019, estableció, para el autotransporte de cargas, una alícuota del Impuesto a los Ingresos Brutos del 1% (Anexo Ley 10680, página 69).

El 26 de diciembre de 2019, el Poder Ejecutivo Provincial firmó el Decreto 2029/19, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba el 30 de diciembre de 2019, que modificó la Ley Impositiva No.10.680, estableciendo nuevas alícuotas especiales, del 2% (anexo I), con alícuota reducida del 1.5% (aplicable cuando la sumatoria de bases imponibles para el ejercicio fiscal 2019 no supere \$ 13.2 millones).

Con esta modificación, los costos del autotransporte de cargas para el mes de enero de 2020, en los trayectos Córdoba-Buenos Aires, bajo el supuesto de 50% de tributación en la provincia de Córdoba, se incrementan de la siguiente manera: cargas generales de \$ 62.95 a \$ 63.26 por km, transporte de combustibles de \$ 79.78 a \$ 80.18 por km, carga refrigerada de \$ 72.63 a \$ 72.99 por km.

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



En el caso de trayectos donde se supone tributación total en la provincia de Córdoba, los costos se incrementan de la siguiente manera: recolección de leche de \$ 73.80 a \$ 74.54 por km, distribución de gaseosas de \$ 348.60 a \$ 352.01 por km.

En otros trayectos, como Rosario - Córdoba - Mendoza (carga de gaseosas) o Córdoba - Rosario (carga de cereales), el costo se incrementa de \$ 60.99 a \$ 61.29 por km y de \$ 58.24 a \$ 58.53 por km, respectivamente.

Dado que las tarifas vienen evolucionando por debajo del costo total, el incremento de la alícuota del Impuesto a los Ingresos Brutos aumenta la pérdida actual entre un 1.5% y un 3%, dependiendo del trayecto. En el caso de recolección de leche, donde la incidencia de provincia de Córdoba en la tributación por Ingresos Brutos es total, el aumento de la pérdida anual, para una empresa con 16 camiones, equivale a \$ 1.3 millones adicionales.

VI.- Agenda de trabajo de la CEDAC

Frente a este estado de cosas, la CEDAC viene trabajando intensamente desde 2016 en la generación de los instrumentos de análisis para (a) analizar con rigurosidad la problemática del sector, (b) poder discutir esta problemática con el sector público dejando de lado las opiniones, focalizando en los hechos objetivos, (c) contribuir propositivamente con iniciativas y propuestas de políticas públicas en beneficio del sector e, indirectamente, en beneficio del resto de los sectores productivos cuya competitividad depende, al menos en parte, de los costos logísticos y de transporte, algo especialmente importante para una provincia mediterránea como Córdoba.

Estos instrumentos son:

- 1.- El **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas**, la primera herramienta en el país de medición, proyección y simulación de costos de distintos tipos de cargas y trayectos, basada en la modelización matemática del funcionamiento de cada uno de ellos.
- 2.- El **Monitor Estadístico de Tarifas del Autotransporte de Cargas**, la primera herramienta en el país de relevamiento de tarifas de distintos tipos de cargas en base a formularios electrónicos autoadministrados, con un esquema de triangulación de correos electrónicos que garantiza el anonimato de cada respondente.
- 3.- El **Sistema Estadístico del Autotransporte de Cargas**, un conjunto de estadísticas vinculadas al sector, como las estadísticas de actividad sectorial a través de la información sobre ventas de combustibles al sector del autotransporte de cargas realizadas por los canales mayorista y minorista de expendio de combustibles.
- 4.- El **Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas**, un espacio de análisis y discusión basado en una metodología de investigación continua, integrada y focalizada que se alimenta de los tres instrumentos analíticos anteriores.

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



Durante 2020, el **Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas** estudiará iniciativas para presentar ante los distintos niveles del Estado, entre ellas ciertos cambios en tributos de la provincia de Córdoba que podrían permitir reducir los costos del autotransporte de cargas sin desfinanciar al Estado provincial.

VII.- Notas metodológicas

1.- Las estadísticas de actividad del autotransporte de cargas en Córdoba se elaboraron a través de las ventas de gasoil al autotransporte de cargas, en los canales minorista y mayorista del expendio de combustibles, según la información recopilada y publicada por la Secretaría de Energía de la Nación, Resolución 1104/2004, procesada con algoritmos desarrollados por Economic Trends en lenguaje de programación PYTHON.

2.- Las estadísticas de costos del autotransporte de cargas en Córdoba son generadas por el Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas, un sistema que modeliza el funcionamiento del autotransporte de cargas para los siguientes tipos de carga y trayectos: cargas generales Córdoba - Buenos Aires, transporte de combustibles Córdoba - Buenos Aires, carga refrigerada Córdoba – Buenos Aires, recolección de leche en la provincia de Córdoba, carga de gaseosas Rosario – Córdoba – Mendoza, distribución de gaseosas en la ciudad de Córdoba, carga de cereales provincia de Córdoba – Puerto de Rosario, con modelizaciones realizadas a través de algoritmos desarrollados por Economic Trends en lenguaje de programación PYTHON.

3.- Los siguientes items se consideran en el caso de cargas generales Córdoba-Buenos Aires:

Bloque I. Costos asociados al personal de conducción.

Remuneración básica, bonos no remunerativos, ITEM 423 (remunerativo), ITEM 424 (no remunerativo), remuneración extraordinaria (remunerativo), control de descarga (no remunerativo), antigüedad, fuera de residencia A (no remunerativo), fuera de residencia B (remunerativo), sueldo anual complementario proporcional, vacaciones proporcionales, uniforme y elementos de seguridad personal, contribuciones patronales al sistema previsional, crédito fiscal a cuenta de IVA de las contribuciones patronales, contribución patronal al sistema de obra sociales, seguro de vida obligatorio, contribución a Federación Nacional, ART, previsión por despido, ausentismo y medicina laboral, fondo adicional de ayuda escolar, licencia nacional habilitante, psicofísico.

Bloque II. Costos variables asociados al vehículo.

Combustible, impuesto a los combustibles líquidos, crédito fiscal a cuenta de IVA del impuesto a los combustibles líquidos, impuesto al dióxido de carbono, lubricante motor, lubricante de diferencial, lubricante de caja, neumáticos nuevos, neumáticos recapados, filtro de aire, filtro de aceite, filtro de gasoil, trampa de agua, lavado y engrase, peajes.

Bloque III. Costos fijos asociados al vehículo.

Tasa municipal automotor, RUTA, Inspección Técnica Vehicular, Impuesto provincial automotor, seguros, reparaciones y repuestos, amortización de unidades, costo de oportunidad del capital invertido, costos de comunicación y seguimiento.

Bloque IV. Costos fijos no asociados al vehículo.

Remuneración bruta de personal administrativo, remuneración bruta de personal operativo, remuneración bruta de personal de taller, remuneración bruta de jefe de tráfico, bonos no remunerativos, viáticos, antigüedad, sueldo anual complementario proporcional, vacaciones proporcionales, contribuciones patronales al sistema previsional, crédito fiscal a cuenta de IVA por contribuciones patronales, contribuciones patronales al sistema de obras sociales, seguro de vida obligatorio, contribución a Federación Nacional, ART, previsión por despido, alquiler de galpón y oficinas, energía eléctrica, muebles y útiles, costos financieros, estudio contable, estudio jurídico, margen de beneficios.

Bloque V. Costos impositivos no contemplados previamente.

Impuesto a los ingresos brutos, contribución por comercio e industria, impuesto a las ganancias, impuesto a los créditos y débitos bancarios, crédito fiscal a cuenta del impuesto a las ganancias por impuesto a créditos y débitos bancarios.

4.- Los siguientes son algunos de los indicadores de costos del Sistema:

Costo total en pesos por km, costo total en pesos por km expresado en número índice diciembre de 2015 = 100, porcentaje de variación mensual del costo en pesos por km, porcentaje de variación interanual del costo en pesos por km.

Costo total en dólares por km, costo total en dólares por km expresado en número índice diciembre de 2015 = 100, porcentaje de variación mensual del costo en dólares por km, porcentaje de variación interanual del costo en dólares por km.

Costo total, costo sin beneficio, costo sin beneficio y sin costo de oportunidad del capital invertido, costo sin beneficio, sin costo de oportunidad del capital invertido y sin costo de reposición de camiones, costos operativos erogables.

Composición de costos en porcentajes por bloque de costos y en porcentaje de costos por ítem de costos.

5.- Las estadísticas sobre tarifas para distintos tipos de carga son generadas a través del Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas, a partir de un relevamiento realizado con metodología diseñada por Economic Trends para garantizar el anonimato de cada respondente. El desarrollo de esta herramienta fue financiado por el Fondo de Competitividad de la Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC).

Informe elaborado por **Economic Trends S.A.** para el
Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

El *Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas* es un espacio de **investigación continua** (cada análisis genera inquietudes que realimentan el proceso), **integrada** (integra a economistas y empresarios transportistas en un Comité de Análisis) y **focalizada** (pretende la rigurosidad propia de la actividad académica, pero con foco en temas específicos de interés para el sector).

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

