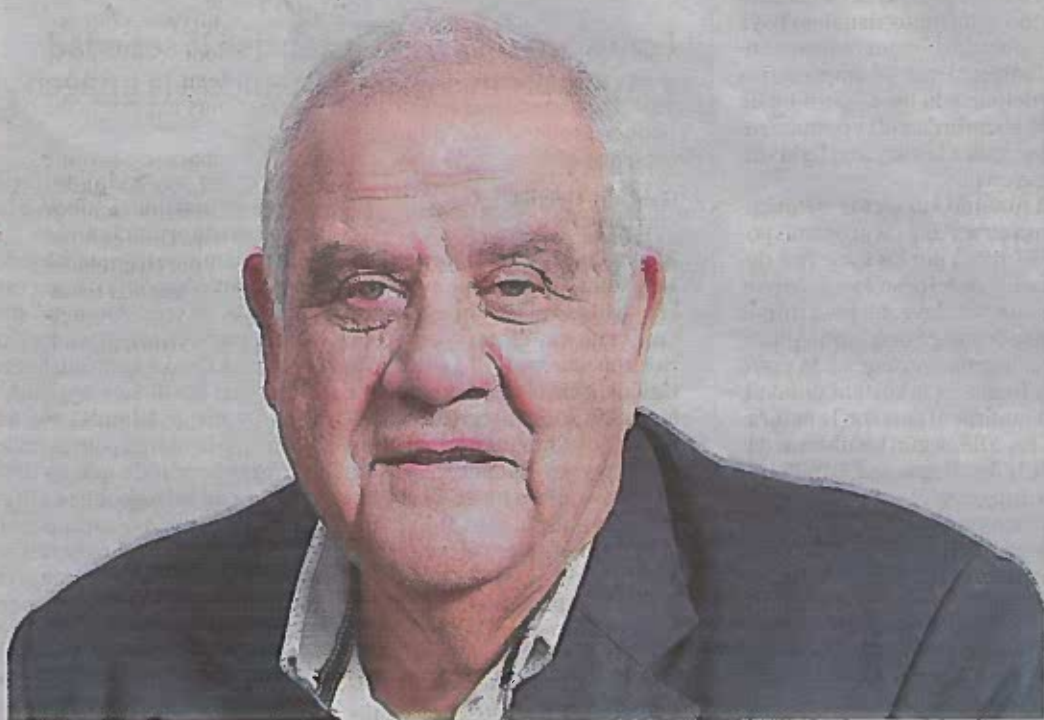


transporte & logística

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



Ramón Jatip.

“Las tarifas deberían ser de origen; hay que evitar superponer gravámenes”

El presidente de Catac consignó la necesidad de un precio federal para el combustible

Texto Eduardo Pérez | REDACCIÓN EXPOTRADE

La relación entre el camión y el tren parece no transitar su mejor momento. Sin embargo, desde el autotransporte de cargas reconocen que ambos medios deberían complementar. El ferrocarril cumpliría con un papel de importancia si se establecieran los alcances y límites de cada uno de los modos de transporte.

“Nosotros no podemos ser teloneros del tren. En la Argentina, el camión transporta 93% de todo. Entonces, ¿por qué molesta el tren? Porque ocupa justo los pocos lugares neurálgicos. Cuando el ferrocarril baja con toda la car-

ga desde Salta, no nos preocupa, nos ayuda. Pero cuando carga a 100 kilómetros de un puerto, los camioneros ese invierno pasan hambre”, sentenció Ramón Jatip, presidente de la Confederación Argentina del transporte Automotor de Cargas (Catac). El pasado 8 de enero la entidad celebró 66 años de existencia.

El dirigente empresario enfatizó: “Tenemos que convivir. Al tren le tiene que ir bien en las largas distancias” y fue un paso más allá al reconocer: “No soy pro ferrocarril en distancias de hasta 400 kilómetros. Porque en esa distancia, lo que hace el camión es único”.

BIO Y MÁS

66 años

Ramón Jatip, es el presidente de Catac desde hace nueve años, y tiene la misma edad que la entidad.

Inauguración

Al transitar el décimo año en su cargo, Jatip inaugurará una nueva sede en el bajo porteño

A fines de noviembre pasado, Jatip encabezó una protesta contra la operación ferroviaria en su ciudad, Junín. Recordó que cuando el tren dejó de cargar en la zona, cambiaron toda la estructura del autotransporte de cargas. “Luego, el ferrocarril volvió y empezó a transportar de a poco. Entre sólidos y líquidos, afecta a unos 200 choferes, unas 200 familias en una ciudad que quedan desamparadas”.

“Nos gustaría competir con el tren, poner las tarifas sobre la mesa, sin que el transporte de cargas subvencione al tren. Porque el costo del transporte ferroviario puede ser 50% menor, pero la otra mitad la pagamos todos los vecinos del país con el subsidio, y el transporte por carreteras no tiene un sólo subsidio, ni lo ha pedido. Pero queremos trabajar dignamente con una competencia leal, con choferes registrados”, añadió.

Sobre el tema, Jatip adhirió a las declaraciones del ministro de Transporte, Mario Meoni en las que dice que entiende que al ferrocarril “lo tenemos que respaldar, para las largas distancias: los 500, los 1.000 kilómetros. Sería interesante que, desde Salta, el ferrocarril vaya bajando y nosotros lo carguemos. Lo mismo con la hidrovía”.

“El camión es caro cuando pasa los 500 kilómetros. Ahí es donde tenemos que asistir al ferrocarril, para que no pare nunca de bajar esa mercadería. Pero cuando el tren se mete en los 200 kilómetros, entra en los momentos de bajo movimiento, porque en los de alto movimiento, en el puerto de San Martín, ingresan de 10 a 15.000 camiones. Si un tren entrase esa cantidad en un día sería imposible sacar la cosecha. Espero que podamos solucionar esto con diálogo”, amplió.

Los precios del combustible

En otro sentido, el presidente de la Catac reclamó una solución para la terminación con la diferencia de precios en el combustible que afecta a las operaciones de transporte más alejadas de la Capital Federal. Destacó que “hace falta una decisión política, porque gran parte del costo de los combustibles son impuestos”.

Al respecto, el dirigente sostuvo: “queremos que la Argentina sea realmente federal y que en todo el país se tengan las mismas oportunidades, porque no son iguales para quien carga una 4x4 en la YPF de Avenida Rivadavia, de la Ciudad de Buenos Aires, que para el productor que está en el medio del monte chaqueño. Eso no es justo, ni es federal siendo bocas de la misma empresa que es la del país”.

Jatip manifestó su deseo de que “el gobierno pueda manejar este tema, ya que forma parte del cre-

cimiento del país. Los costos crecen porque el precio del combustible sube. Si se hiciera algo en ese sentido, podríamos no aumentar tanto las tarifas y hacer más viables los commodities que están más lejos”.

El dirigente relativizó los resultados que podría dar un congelamiento temporario de los precios del gasoil. “El problema es el día en que termina la medida, porque se mantiene el acumulado en ese lapso. Es un pago a cuenta. Esto nos erosiona. Hoy tenemos un pequeño tiempo sin aumentos y después vamos a tener que asumir todo lo que no pudieron subir las petroleras”.

Una tarifa provincial

Por otra parte, el titular de la confederación con representatividad en el transporte agropecuario se refirió al acuerdo para incrementar la tarifa nacional para los granos en 18% respecto del valor vigente desde julio de 2019.

Sin embargo, insistió en que “el combustible es el insumo de mayor incidencia sobre nuestra actividad y aumenta mes a mes. Las tarifas no se pueden subir mensualmente, ya que con el campo se negocia por ciclo. Es imposible aumentar el servicio en el medio de la cosecha. Estaríamos erosionando la economía de los productores”, reconoció.

“Entonces, con todas las entidades del campo se acordó esta nueva tarifa, ahora, y, a no ser que por alguna circunstancia especial la cláusula gatillo de 10% se dispare, recién nos volveríamos a sentar para negociar la tarifa de los próximos seis meses, en julio, cuando la cosecha ya haya terminado”, dijo.

Para Jatip, además, de esa tarifa nacional, cada provincia debería tener tarifas locales, “como en Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Chaco. Tenemos que darle vida a eso, porque son muy importantes, debido a que los productores junto con los transportistas y las autoridades provinciales pueden elaborar la referencia de su zona, teniendo en cuenta las particularidades de cada lugar, por la topografía y las distancias”.

Finalmente, consignó que “Córdoba, por ejemplo, tiene una tarifa acorde con la realidad de los productores. Cuando se exceden los 400 o 500 kilómetros, los costos son muy altos y se hacen inviables. Si se ponen de acuerdo la producción y el transporte, pueden conseguir resultados que permiten trabajar. Hoy, Chaco tiene una tarifa interna obligatoria. Cuando el camión sale de la provincia, pasa a ser orientativa. Las tarifas deberían ser de origen hay que evitar la superposición de gravámenes”, concluyó. ●



SÁBADOS
CON TU DIARIO