
Consideraciones sobre el transporte de granos por camión en las últimas décadas

José Pierri

El transporte de granos: insuficiencia estadística que condiciona su estudio

Díaz Alejandro¹ destacó el hecho de que la inversión en ferrocarriles fue la de mayor importancia en el período del modelo agroexportador; construyéndose entre 1860 y 1930 algo más de 38.000 km de vías férreas, situación que propició que hacia 1927 por ese medio se transportaran 53 millones de toneladas de carga anuales², que incluyeron como un principal volumen a la movilización de granos. Posteriormente, a partir de la década del 30, comenzó un paulatino descenso de las cargas transportadas (32,5 millones tn en 1950, 25,9 en 1960, 25,1 en 1970, 16,3 millones de tn en 1980 y solo 14,2 millones de toneladas en 1990). La progresiva disminución de cargas fue acompañada por un incremento sostenido del transporte por camión a lo largo del tiempo y por un sensible desconocimiento del funcionamiento del sistema de transporte en general, habida cuenta el alto grado de fragmentación del sector empresario del transporte carretero y la relativa falta de control del Estado sobre su evolución.

La falta de información sobre la comercialización de granos motivó que en la década del 80, la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca acordara un convenio con el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura con el objeto de realizar el proyecto “Cooperación para la Modernización del Sector Agropecuario Argentino”, que brindó importante información sobre el sistema de transporte en su conjunto. A partir de esa fecha, las fuentes más utilizadas para estudiar el transporte carretero son las editadas por Cámara Argentina de Transporte Automotor de Cargas (CA-TAC), en tanto, recientemente, la Fundación Producir Conservando (2012) se propuso efectuar un diagnóstico de los problemas del sistema en la ac-

1 (Díaz Alejandro, 1975)

2 “En 1927 se transportaban 53 millones de toneladas de carga por ese medio de transporte, mientras el camión transportaba 7 millones de toneladas...” Datos de carga y extensión de vías férreas en Informe Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario, 28 de julio de 2012.

tualidad, pero no logró alcanzar el grado de profundidad de aquel estudio efectuado en la década del 80. La insuficiencia de conocimientos sobre la evolución del transporte de granos por camión fue subrayada por Gustavo López (2010), que destacó la precariedad de los datos estadísticos, consecuencia de la baja elaboración de la información contenida en las Cartas de Porte, la principal fuente de información referida a la actividad.

Evolución del transporte de granos por camión entre 1930 y 1980

Pese a su importancia, son pocos los trabajos que estudiaron la evolución del transporte por camión y la incidencia de los gastos de fletes en la comercialización de cereales y oleaginosas a través del tiempo. La insuficiencia de información se debe, en términos generales, a que es una actividad gestionada en su totalidad por el sector privado y a que presenta una muy importante fragmentación en miles de empresas con diferente cantidad de vehículos y con un alto número de propietarios individuales de uno o pocos camiones. A las señaladas dificultades para avanzar en el conocimiento del sector, se suma la relativa falta de control por parte del Estado a lo largo del tiempo y el elevado componente de economía no registrada que lo caracteriza.

Un momento clave para estudiar el inicio de la expansión del transporte carretero se produce en la década iniciada en 1930, cuando se crea la Dirección Nacional de Vialidad³, iniciándose un acelerado plan de pavimentación de rutas que posibilitó el progresivo aumento del transporte por camión, proceso que se mantuvo y aceleró en los últimos años. Contemporáneamente, en el año 1937 se sancionó la Ley 12346 (ver anexo) que creó la Comisión Nacional de Coordinación del Transporte, que fuera reglamentada en 1939 mediante el Decreto 27911. El transporte por camión comenzó a desplazar al ferrocarril en la movilización de cargas a distancia menores a 300 kilómetros. Debe señalarse, en efecto, que una consecuencia relativamente rápida de la nueva situación fue el aumento de las distancias medias de las cargas transportadas por vías férreas, que pasó de 245 kilómetros en 1927 a un promedio de 500 kilómetros en 1951.⁴

3 El 5 de octubre de 1932, mediante la Ley 11658 se creó la Dirección Nacional de Vialidad Nacional que en pocos años comenzó y concretó la pavimentación y/o consolidación de la Red Vial Nacional, base del actual sistema carretero.

4 "Si la cifra de 1927 de 13.212 millones de tn/km. la dividimos por 53.848.000 toneladas transportadas nos da un promedio de 245 km. Si la cifra de 1951, de 16.479 millo-

Es llamativo el grado de control estatal sobre la actividad y la coordinación y/o subordinación respecto de las empresas ferroviarias establecidas por la Ley 12.346. La Comisión Nacional de Coordinación del Transporte estaba compuesta por un Directorio de siete miembros, con una fuerte representación del sector ferroviario; uno de los directores era el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, otro el Director General de los Ferrocarriles de la Nación y un tercer representante del sector lo era por las empresas privadas ferroviarias, en tanto las empresas del sector de transporte camionero solo podían proponer al Poder Ejecutivo el nombramiento de un Director. La Comisión creada por la Ley tenía amplias facultades para autorizar la creación de empresas de transporte, establecer sus rutas, reglamentar la actividad, y, llamativamente, para establecer los valores de las tarifas generales del transporte por camión⁵ y obligar al cobro de tarifas reducidas en caso de movilizarse cargas de entes públicos; normas que daban muestra del fuerte intervencionismo estatal de esa época.

La ley aprobada en 1937 consideraba al transporte de cargas por camión como un servicio público, pero ese carácter perdió rápidamente vigencia en la realidad, lo que implicó un vacío legal en las décadas siguientes. Si bien la Ley 12.346 siguió estableciendo el marco regulatorio general hasta los años '90, en la práctica el mercado de transporte por camión se caracterizó por una amplia libertad en la entrada a la actividad, ámbito de operación y libre fijación de los precios de los servicios. Los bajos requerimientos iniciales de capital y el laxo marco regulatorio determinaron una fuerte atomización de la oferta de transporte. Respecto del ámbito interjurisdiccional provincial –usual en el transporte de granos– solo se establecían reglamentaciones en lo referido a cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad de los vehículos o de los conductores. En ese sentido, por ejemplo, el Decreto/ley 17.233 de abril de 1967 que creó el Fondo Nacional del Transporte, ratificó la vigencia de la Ley 12.346 (salvo por alguna modificación) y daba muestras de la falta de conocimiento y planificación integral del sistema de transporte por camión por parte del Estado nacional. Así expresaba en su Artículo 10 que una parte del fondo creado se utilizará "para realizar estudios e investigaciones necesarias para establecer bases para el planeamiento físico y económico del transporte".⁶

nes de tn/km. la dividimos por el tonelaje transportado de 32.966.000 toneladas nos determina un recorrido medio de 500 kilómetros." En: Boletín de la Bolsa de Comercio de Rosario, 3 de julio de 2009, p. 2.

5 Ver Artículo 7 de la ley en el Anexo

6 Ver Artículo completo en el Anexo.

Modificación del transporte por camión en la década del '80

La falta de regulación del sector que imperó durante décadas fue parcialmente eliminada por la sanción del Decreto/Ley 22.139 del año 1980 y el Decreto 405/81, que abrieron la posibilidad de obtener un mayor conocimiento de la actividad mediante la creación del Registro Nacional de Transporte de Cargas por Carretera. Sin embargo, la legislación aprobada no establecía ninguna norma específica respecto del transporte de granos, aspecto que era parcial y fragmentariamente abordado por el Reglamento General de Tránsito de orden nacional y diversas normativas provinciales aprobadas en Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires –precisamente las mayores productoras de granos-.

No existía una tarifa de cargas de granos única y de cumplimiento obligatorio; la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Cargas (CATAC), las direcciones provinciales de transporte y la JNG publicitaban distintos valores de carácter indicativo. En la práctica, los valores se pactaban tomando en cuenta las tarifas propuestas por los entes provinciales o por la CATAC, pero en última instancia se arreglaban mediante el libre acuerdo entre partes, variando las modalidades y tarifas en períodos de baja o alta movilización de cosechas.

Las legislaciones provinciales vigentes después del retorno a la democracia en 1983 solo tenían validez limitada a su jurisdicción y presentaban importantes diferencias respecto de la definición y confección de los registros de transportistas, material rodante, la modalidad de reparto y asignación de cargas, tipos de granos y subproductos transportados, etcétera. Un intento de mejorar la información existente sobre el sector fue la creación, a partir del año 1986, de una Carta de Porte de uso obligatorio a nivel nacional para el transporte de cargas, que debía precisar en el formulario el tipo, volumen, origen y destino de las cargas, entre otros datos. La medida aprobada por la Comisión Nacional del Transporte y Seguridad de Vial en 1985, encargaba a la JNG la emisión de ese documento, buscando evitar la sobrecarga de los camiones y mejorar la información estadística, pero la falta de una efectiva centralización y elaboración de los datos obtenidos impidió avanzar en el último sentido. Entre otras cuestiones, no existía información suficiente sobre la proporción de participación de los distintos tipos de empresas transportistas: propietarios particulares de una o dos unidades (generalmente nucleados en los Centros de Camioneros locales), cooperativas de propietarios transportistas y empresas de transporte privadas que poseen un mayor número de unidades.

Carmen Polo (1990) señaló que la principal fuente para estudiar el funcionamiento del sector en esa década era el Registro de Empresas Transportistas que llevaba la Junta Nacional de Granos.⁷ El registro tenía debilidades en lo referido a captar el funcionamiento del sistema de transporte en general, habida cuenta de que solo captaba información de una parte reducida del universo total (aquellas empresas que operaban con la Junta) y también debido a la escasa comprobación de la realidad de las declaraciones de los transportistas en relación al número de unidades⁸, aspecto que no permitía precisar el verdadero número de empresas y su capacidad de transporte. Aún advirtiendo sobre las limitaciones de la fuente de información, Polo afirma que de acuerdo a las declaraciones obrantes en el Registro de Transportistas, 29 empresas (40% del total) poseían solo un 3,9% de los vehículos y 4 de ellas (un 5,6% del total registrado) poseían un 34% del total de camiones. Entre ambos extremos una cantidad de treinta y tres empresas, que declaraban entre 10 y 150 vehículos, representaban un 61,4% del total de medios de transporte, demostración del relativo grado de concentración y dispersión de la oferta de transporte de granos por camión en esa década.

A partir de 1980 y hasta mediados de la década, la renovación y ampliación de la flota total de camiones del país estuvo estancada. La antigüedad media de los camiones era de 16,7 años y la de los acoplados de 14,9 años. La baja inversión se corrobora al observar el cuadro 4, que revela la importante caída en la producción y venta de camiones entre los años 1981 y 1984. Puede afirmarse que más allá de los problemas específicos del transporte de granos, la abrupta disminución en la venta de camiones del año 1981 y el estancamiento posterior, obedecen a las consecuencias de la crisis desatada en el sector financiero en el año 1980⁹, a lo que se sumaron los efectos de la Guerra de Malvinas y la crisis de endeudamiento externo de la economía argentina, visualizada en toda su magnitud a partir de 1982.

7 “Si bien el Registro no es depurado periódicamente y la información que entregan las empresas no es verificada, constituye una de las pocas, si no la única, fuente de información sobre operadores del transporte de granos”. (Polo, 1990, p. 420).

8 Refiriéndose a las empresas: “estas no declaran exclusivamente el parque propio, sino también aquel que usualmente pueden convocar y contratar cuando obtienen un contrato de transporte que supera su capacidad” (Polo, 1990, p. 424).

9 En el mes de marzo de aquel año el Banco de Intercambio Regional, el mayor bando privado nacional, quebró y cerró repentinamente sus puertas, seguido por otra serie de quiebras bancarias. La situación coexistió fuerte fuga de depósitos del sistema bancario y de divisas al exterior.

Cuadro 1. Producción de camiones de más de 5 toneladas

Año	
1971	11.415
1972	11.687
1973	12.345
1974	11.707
1975	10.706
1976	14.007
1977	16.463
1978	8.776
1979	11.483
1980	10.902
1981	4.040
1982	1.437
1983	3.619
1984	5.622

Fuente: ADEFA

La modalidad típica (más del 80% del material rodante) en el transporte de granos era la combinación del camión (con capacidad de 10 toneladas) y el acoplado (con capacidad teórica de 20 toneladas). Respecto del número de camiones y de su capacidad de transportar las cosechas, Polo (1990) señala que en años de sensible caída de producción y exportación de granos, como lo fue 1986, existió capacidad ociosa de transporte.¹⁰

La importancia de este tipo de transporte en los 80 se confirma al estudiar datos estadísticos provistos por la JNG, que indican que por ese medio se movilizaban los mayores volúmenes de granos hacia los principales puertos oficiales – salvo el de Rosario, donde era mayor el volumen arribado por medio del ferrocarril –. En el año 1986 se transportaron por camión 6,1 millones de toneladas hacia instalaciones de la JNG en puertos oficiales y solo unas 2,9 millones por medio del ferrocarril. El alto porcen-

¹⁰ “El bajo nivel tarifario es considerado una consecuencia de la sobreoferta de camiones y la baja cotización internacional de los cereales. Entidades como CATAC propugnan un estricto control de los pesos como forma de paliar la primera causal, aunque sus mismos afiliados, en los hechos, contradigan esa postura” (Polo, 1990, p. 444).

taje de transporte por camión era aún mayor en la mercadería movilizada hacia puertos privados (5,2 millones de toneladas por camión y solo 314 mil toneladas arribadas por ferrocarril en el año 1985).

Modalidades operativas y tarifas

A mediados de la década del 80 se producen cambios importantes en las modalidades y funcionamiento del sistema de transporte, originados por la legislación sobre puertos y prácticas comerciales impulsados por el gobierno militar. En efecto, la Resolución 1825/77 de la JNG desvinculó el cobro de los granos de su descarga en los elevadores portuarios, como era práctica en el pasado. El aval de la JNG de las operaciones establecido por la Resolución, permitía el cobro anticipado a la entrega y posibilitaba una planificación más eficiente de la llegada y descarga de camiones en las terminales portuarias, eliminando los cuellos de botella que obligaban a largas estadías en los puertos y, por consiguiente, al encarecimiento de toda la operatoria. Por otra parte, el aumento de la capacidad de descarga y elevación para camiones en los nuevos puertos privados agilizó la operatoria, que se vio también favorecida por el incremento de la capacidad de acopio en las explotaciones.

A medida que se fue eliminando la estacionalidad y aglomeración de camiones en los meses de cosecha, mejoró la eficiencia en el uso de la capacidad de carga anual de las unidades, repartida ahora en mayor cantidad de meses, disminuyendo los costos operativos, la amortización de las inversiones y permitiendo mejorar las tarifas y la rentabilidad. La nueva situación posibilitó un incremento en el número de kilómetros de transporte anuales de cada camión y, por ende, un aumento en la competencia y eficiencia del sector, permitiendo a aquellas empresas más innovadoras afrontar con mayor éxito los altos costos fijos (salario del conductor, seguros, impuestos, patentes, costo de reposición, mantenimiento) propios de aquellos vehículos que no lograban una utilización plena de su capacidad de carga a lo largo del año.

Debe señalarse –con el objetivo de comparar con la década siguiente–, el costo macroeconómico originado por el deterioro de la infraestructura caminera. En esos años, era frecuente la sobrecarga de las unidades de transporte, más allá del límite legal de las 30 toneladas. La Secretaría de Transporte destacaba que el transporte de cargas era subvencionado por el gasto público realizado por Vialidad Nacional para reparar las rutas deterioradas por la sobrecarga de los camiones y financiado por el pago

de impuestos al combustible, que era afrontado en mayor proporción por los autos particulares.

Resulta imposible establecer un patrón común en el establecimiento de tarifas del transporte por camión en esos años. Según el trabajo producto del Convenio SAGyP/IICA a Diciembre de 1986 y para recorridos de 200 km por camión los niveles tarifarios por tonelada eran los siguientes, según distintas fuentes:

- Dirección de Transporte de Buenos Aires: USD8,42
- Dirección de Transporte de Santa Fe: USD 10,90
- CATTAC: USD 9,42
- Junta Nacional de Granos: USD 7,08

Respecto de la comparación con otros países productores de granos, los costos por tn/km transportado eran menores o relativamente equivalentes. Según la Secretaría de Transporte, en el año 1986 las tarifas expresadas en dólares por tn/km transportado sobre la base de distancias de 200 kilómetros eran los siguientes:

Cuadro 2. Tarifas en USD por tonelada/kilómetro transportado.

	USD/TN/KM
Australia	0,060
Estados Unidos	0,038
Prov. Buenos Aires	0,037
Prov. Santa Fe	0,045
JNG	0,029.

Fuente: Secretaría de Transporte

El nivel tarifario propuesto por los entes provinciales, CATTAC y la JNG era orientativo –salvo los precios que pagaba efectivamente a sus transportistas la Junta en operaciones propias-. Usualmente la mayoría de los vehículos operaban con una sobrecarga del 20 al 50%, decisión que, junto con otras prácticas (falta de mantenimiento ligero de los vehículos, incumplimiento de pagos de cargas sociales de los choferes, falta de previsión por amortización, etc.) permitía alcanzar una rentabilidad positiva inmediata, pero que conspiraba contra la rentabilidad y eficiencia a largo plazo.

La disminución de rentabilidad en el transporte de cereales¹¹ a mediados de los '80 originó, más allá de la sobrecarga de las unidades y otros comportamientos antieconómicos en el largo plazo, el abandono de la actividad por parte de algunas empresas. Esas decisiones se tomaban, en particular, en períodos de baja del volumen transportado y de precios de los granos (debe recordarse la caída posterior a 1985) y aún en períodos de crecimiento de la producción y exportaciones (1980/1984) cuando se observa un bajo nivel de renovación de unidades (cuadro 1).

La insuficiencia de información proporcionada por entes públicos o por las entidades representativas del sector sobre la carga movilizada por camión, puede suplirse por el método indirecto de calcular el transporte camionero como la diferencia entre la producción total y la cantidad movilizada por ferrocarril. Ese ejercicio permite afirmar que el camión transportaba algo más del 80 % del total de granos movilizados en el año 1985, pero es difícil calcular la cantidad de toneladas movilizadas por los fletes corto y largo, las tarifas y otras cuestiones de interés.

En lo referido a la competencia entre medios de transporte, en la década del '80 además de las ventajas técnicas del camión en distancias menores a los 200 kilómetros¹², se agregaban otras razones originadas en la mala administración e inversión ferroviaria de décadas anteriores. Por vía férrea se transportaba en 1976 un 40% de los granos ingresados a puerto, mientras que en 1985 apenas el 25%. La pérdida de importancia del ferrocarril en la movilización de granos interna fue aún mayor; entre 1970 y 1976 se transportaban entre 1,5 y 2 millones de toneladas, mientras que en 1985 solo unas 800.000 toneladas, cifras que demuestran la catástrofe ferroviaria durante el gobierno militar, en contraste con los sucesivos récords de producción y exportación de granos en esos años. Debe destacarse que la disminución del transporte por ferrocarril no obedeció expresamente a los niveles de tarifas; para junio del año 1986 la tarifa a una distancia media de 330 km en trenes desde 1.000 toneladas de carga era de USD 0,018 por tn/km transportado, en tanto

11 "La mayoría de los entrevistados reconoció la sobrecarga de los vehículos, el método utilizado para cubrir los deterioros tarifarios... El bajo nivel tarifario es considerado una consecuencia de la sobreoferta de camiones y la baja cotización internacional de los cereales" (Polo, 1990, p. 444).

12 "Lo usual, en el resto del mundo, es la utilización de este medio de transporte, debido a que resulta económicamente más barato. De ahí que el movimiento lógico sea utilizar el camión para fletes cortos y los vagones del acopio al puerto". Manual del Operador de Granos, Bolsa de Comercio de Rosario, 2009.

en mayo de ese año la tarifa por camión para una distancia de 200 km era de USD 0,038.¹³

Transformación del transporte en la década del '90

A partir de la asunción a la Presidencia de la Nación de Carlos Menem se inició un proceso de profundo cambio en la economía nacional. La aprobación en los primeros días de mandato de las leyes 23696 y 23697 de Reforma del Estado y de Emergencia Económica estableció el marco jurídico que posibilitó un abrupto cambio en el sistema ferroviario y del transporte carretero.

La vigente Ley 17520 del año 1967 y los Decretos 823/89 y 2039/90 permitieron e impulsaron la concesión de la administración de la red troncal de rutas nacionales a diversas empresas privadas. Unos 20.000 kilómetros de rutas del país fueron concesionados entre 1990 y 1993, estableciéndose a partir de allí el sistema de pago de peaje para transitar esos caminos. Otras decisiones que modificaron estructuralmente el sistema de transporte fueron, en el orden legal, la disolución de la Junta Nacional de Granos en el año 1991¹⁴ y la privatización de la gestión de puertos aún en posesión del gobierno nacional¹⁵. La disolución de la JNG disminuyó la posibilidad de elaborar estadísticas sobre el transporte de granos y provocó la desaparición de la empresa testigo oficial que permitía seguir la evolución de las modalidades, tarifas y los aspectos económicos de la contratación de servicios que, a partir de ese momento, serían exclusivamente fijados por el sector privado.

La provincialización y gestión privada de los puertos consolidó aún más la situación ya iniciada en 1979 –cuando se permitió la creación de los primeros puertos no estatales–, profundizando la precaria situación del transporte ferroviario de granos. En efecto, la mayoría de las nuevas terminales privadas no contaron con terminales ferroviarias o, en los casos de poseerlas, no contaban con las instalaciones de elevadores adecuadas, siendo esa una razón fundamental de la preferencia del camión como medio de transporte hacia esos puertos. La situación no ha variado hasta

13 Los datos de tarifa ferroviaria en Kohn (1990, p. 368/369) y de tarifa por camión en Polo (1990, p.443)

14 Mediante los decretos 2284/91 del 31/10/91 y el 2486 del 26/11/91 el Poder Ejecutivo dispuso la disolución de la Junta Nacional de Granos.

15 La ley de actividades portuarias 24093 y el decreto ley 769/93 establecieron el marco legal para instalar puertos privados y la actividad industrial instalada en los mismos.

el presente, originando pedidos de los sectores interesados que reclaman que el Estado nacional construya estaciones de transferencia multimodales (para camión y ferrocarril) y avance en la construcción de un anillo que circunvale la ciudad de Rosario (puerto del que se exporta la mayoría del total de granos y derivados) uniendo todos los puertos granarios que la circundan¹⁶ con el propósito de disminuir el costo de los fletes.

Por otra parte, a mediados de la década del '90 se produjeron varios cambios tecnológicos en la producción que también tendrían consecuencias sobre el sistema de transporte; se modificó la modalidad de siembra y cosecha asociada al aumento del contratismo en esas tareas y se generalizó la práctica de la doble cosecha anual, y se produjo la invención y uso del silo bolsa. Otra cuestión que impactó sobre el transporte fue, acompañando el llamado “boom sojero”, el desarrollo vertiginoso de la industria aceitera asociada. Como resultado, se produjo una gran concentración en la demanda del grano de soja (que comenzaba a representar en esa década aproximadamente el 50% del volumen de los cultivos anuales) por parte de esas firmas industriales, fenómeno que fue acompañado por una similar concentración de la demanda en la industria molinera de otro cultivo de fuerte gravitación: el trigo¹⁷.

En lo referido a la influencia de la generalización del doble cultivo y la utilización del silo bolsa sobre el transporte debe pensarse que la extensión del período de comercialización permitió una mayor distribución y uso de la capacidad de carga a lo largo del año. La generalización del uso del silo bolsa benefició a los productores que pudieron negociar en mejores términos el transporte de sus cultivos al verse liberados de la necesidad de movilizarlos en momentos de cosecha, de gran demanda

16 “La infraestructura de la red vial y ferroviaria de accesos a terminales de embarque y fábricas no han sido adecuadas; sus niveles de capacidad se encuentran saturados en determinados períodos del año, situación que se manifiesta con mayor realismo en el modo ferroviario.[...] De allí la insistencia de la bolsa de comercio en reclamar a las autoridades nacionales la urgente concreción del Plan Circunvalar [...] El Proyecto incluye la construcción de una traza ferroviaria de 70 kilómetros, de doble trocha que una pueblo Esther (al sur) / Pto. San Martín /Timbues (al norte). A esa doble trocha concurrirían todos los ramales que actualmente se introducen en la ciudad de Rosario”, Boletín Bolsa de Comercio de Rosario, 29/08/2008.

17 “Así, la industria molinera nacional se caracteriza por su alto grado de concentración. En el caso particular de las harinas la fusión paradigmática de está representada por la creación de Trigalia S.A. en el 2000. Esta empresa es un joint venture entre Cargill (63 %) y Molinos Río de la Plata (35%). Esta nueva empresa, la principal harinera del país, también efectúa una reingeniería organizacional, cerrando plantas de capacidad de molienda inferior a las 400 ton/día y comprando y manteniendo otras con un promedio de 750 ton/día” en Bolsa de Comercio de Rosario, Manual del Operador del mercado de granos, año 2009.

de transporte, brindando ventajas a los transportistas para fijar altas tarifas. Otra consecuencia del incremento del acopio en los lugares de producción fue la de restar importancia al rol del acopio privado o en las cooperativas, que antes eran lugar obligado de depósito de gran parte de las cosechas. Esta nueva situación les brindó a esos entes de comercialización un mayor control sobre el sistema de transporte.

Un aspecto de influencia decisiva fue la importancia del proceso de sojización y la extraordinaria concentración de la comercialización que lo acompañó. Ya se señaló que el control sobre el comercio de este grano y sus derivados está en manos de un puñado de grandes empresas multinacionales y alguna nacional que consiguieron concentrar alrededor del 80% del comercio de la soja¹⁸. Falta determinar qué grado de control directo o indirecto sobre el transporte tienen aquellas megaempresas que poseen las plantas industriales, redes de acopio extendidas, terminales portuarias y que efectúan una parte importante de sus adquisiciones mediante el sistema de compra directa, obviando a cooperativas y acopiadores de los pueblos rurales.

El transporte de granos por camión en los '90

En el año 1992 una Resolución establecida de manera conjunta por las SAGPyA y de la Secretaría de Transporte de la Nación (Resolución conjunta N° 216 y 318 respectivamente) sustituyó la resolución del año 1985 que habían creado el sistema de Cartas de Porte bajo el control de la Junta Nacional de Granos. En 1992 se estableció que la impresión de las Cartas de Porte quedaría a cargo de la SAGPyA pero que la emisión y venta de las mismas a los transportistas estaría a cargo de entidades de productores de segundo y tercer grado¹⁹. La mayor fragmentación en la emisión de esos formularios y la falta de voluntad del Estado Nacional

18 Un análisis sobre el grado de concentración, en especial en la producción de aceite y su subproducto, el pellets de soja en manos de cinco grandes empresas poseedoras de plantas aceiteras, puertos propios, redes de acopio, etc., en Pierrí (2006).

19 "Lamentablemente, nunca se tuvo, a pesar de lo estratégico y trascendente de la información proporcionada, la real dimensión de la importancia de los datos relevados. Con ellos se podría haber corregido las estimaciones de producción, las cuales vienen presentando serias inconsistencias históricas, así como también la posibilidad de contar con información clave para establecer el real flujo de la mercadería, lo cual podría haberse plasmado en un plan estratégico de mejoramiento de la logística y embarque de granos y derivados." (López, 2010, p. 193). Debe destacarse que las entidades emisoras de la Cartas de Porte eran distintas asociaciones privadas de productores o comercializadores (Asociación de Cooperativas Agrarias, Federación Agraria Argentina, etc.).

de recabar toda la información contenida en las Cartas de Porte fueron razones, junto al aumento de operaciones no registradas y a diversas maniobras de evasión impositiva, de la profundización de la insuficiencia de conocimientos sobre el funcionamiento del sector. Respecto del costo del transporte de carga, la propia Corporación Argentina de Transporte Automotor de Cargas afirmaba que durante la década iniciada en 1990, era usual por parte de las empresas del sector la práctica de realizar importantes descuentos, que llegaban al 40 o 50% sobre las tarifas de referencia. La evasión del pago de IVA, cargas sociales de los choferes y de ingresos brutos disminuía en alrededor de un 35 % los costos totales del transporte carretero, disminuyendo, por ende, las diferencias de tarifas entre ese medio de transporte y el ferrocarril.

El resultado de las políticas de desregulación y privatización del sistema de transporte automotor y de parte de la red caminera no tuvo resultados óptimos. Desde distintas vertientes ideológicas – aquellas privatistas y desreguladoras y otras más inclinadas a mayor regulación y/o gestión estatal del transporte – se analizó críticamente los resultados. Un informe de la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (FIEL) con apoyo del Banco Mundial señaló que, si bien durante la década del '90 se avanzó en la concesión de rutas al sector privado y en la desregulación del mercado de cargas, no se logró remover mal estado de las rutas y problemas serios de sobrecostos en el transporte (Cristina, Moya y Bermúdez, 2002). Hacia el año 2000 la red nacional de rutas concesionadas y no concesionadas, que alcanzaba los 38400 km, exhibía más de la mitad de su kilometraje en condiciones malas o regulares. A esa situación debe sumarse el aún peor estado de las rutas provinciales y municipales.

Respecto del parque de camiones, si bien hubo mejoras, no se modernizó convenientemente. Según Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina (ADEFA) en el año 1999 existían 1.507.400 vehículos de carga, de los cuales un 40% tenía una antigüedad mayor a 20 años y convivían con un 20% de vehículos nuevos, reduciendo la edad promedio del parque a un poco más de 9,5 años y aumentando la capacidad de carga un 20% entre 1991 y 1999, en un período en que el incremento de los volúmenes de cosecha fue superior al 50%. En lo que respecta al transporte de granos, la falta de información solo permite una estimación que calcula en una cifra algo menor a las 40.000 unidades el parque de camiones.²⁰

20 "En ese parque camionero está incluido el de transporte de carga de granos que, a juicio de diversas fuentes del sector transportista y granario, podría estar entre las 36.000 y 39.000 unidades, a juzgar por la necesidad de movilización de cargas" En: Manual del Operador, Bolsa de Comercio de Rosario 2009, p. 24.

La fuerte caída de empleados ferroviarios y el cierre de ramales poco rentables durante la década habrían sido las razones que posibilitaron el mantenimiento de bajos costos del flete ferroviario (cuadro 3), aún frente a la inexistencia de subsidios estatales. Esa circunstancia, sin embargo, no determinó un aumento sustancial de carga por ese medio que acompañara y capturara una porción mayor de los sucesivos récords de producción y comercialización de granos. En efecto, frente al aumento sostenido de las cosechas entre 1990 (alrededor de 40 millones de toneladas), el año 2000 (60 millones) y el 2010 (aproximadamente 100 millones de toneladas) el ferrocarril solo llegó a transportar unas 13 millones de toneladas de granos en el año 2010, lo que representa un aumento de cargas entre los años '80 y esa fecha de solo unos 6 millones.

Cuadro 3. Tarifas de cargas por camión y FFCC (en \$ tn/km)

	1992	1993	1994	1997	1998	1999
Camión*	0,043	0,042	0,049	0,062	0,068	0,051
Ferrocarril						
FE Pampeano*	0,031	0,025	0,026	0,285	0,033	0,029
Dif. %	37%	69%	90%	118%	104%	107%

Fuente: FIEL (2001). Datos sobre Márgenes Agropecuarios, página 33.

*Tarifas CATAc y de FFCC para distancias levemente superiores a los 300 km.

A fines de los años 90 permanecía la práctica de operaciones marginales que demostraban la competencia desleal que afectaba el mercado de cargas, impidiendo su racionalización y modernización; tal como lo describe el siguiente párrafo de una publicación de FIEL:

“La posibilidad de evadir el IVA acompañada por una laxa reglamentación de control tributario en el sector es la mayor fuente de distorsiones. La mayor parte del transporte por camión se maneja a través de empresas familiares o transportistas individuales que utilizan sus vehículos para carga general y compiten en la contratación por tarifas. La falta de controles permite la circulación de unidades antiguas y sobrecargadas (en especial en el transporte de cereales) lo que ha desincentivado la reconversión del sector hacia la organización empresaria que integre las distintas modalidades de transporte.” (Cristina, Moya y Bermúdez, 2002, p. 23)

Situación reciente y perspectivas del transporte de granos

Luego de la crisis económica, social y política del año 2002, hubo cambios menores en el sistema de transporte pero no varió sustancialmente su funcionamiento.

Entre el año 2002 y el 2008 se produjo un importante crecimiento en la producción de granos; desde unas 70 millones de toneladas en el 2002 hasta alrededor de unas 100 millones a partir del año 2008 (salvo la baja cosecha de la campaña 2008/09, producto de la fuerte sequía). El abandono de la convertibilidad de la moneda en el año 2002 y la fuerte devaluación resultante modificaron sustancialmente los costos de producción y gastos de comercialización y, junto con el sostenido incremento de los precios de los granos a partir del año 2008, mejoraron decididamente los ingresos de los productores, aspecto que sumado a la sostenida demanda internacional influyó en los aumentos de los volúmenes de cosecha y en la expansión del área de cultivos, en especial hacia las provincias del norte argentino.

En el contexto del período 2002/2008, los costos de producción y gastos de comercialización de granos disminuyeron fuertemente en los años 2002 y 2003 en relación a los ingresos brutos de los productores. Según los datos de la revista Márgenes Agropecuarios, los gastos de comercialización de la soja –cuyo componente principal es el valor del flete–, disminuyeron abruptamente desde unos USD 119,4 para comerciar lo producido en una hectárea de soja en el año 2001 a solo USD 64,3 en el año 2003. En el caso del trigo el descenso fue similar; desde unos USD 109,7 en el año 2001 pasó a ser solo de USD 58,8 en el año 2003. El relativo bajo costo del flete de los años 2002 y 2003 fue elevándose lentamente entre esa última fecha y el año 2008, cuando, conjuntamente con un extraordinario aumento de precio de los granos, se incrementó en igual medida el costo de transporte, que se ubicó en torno a los USD 150,3 para comercializar la producción de una hectárea de soja y de USD 154,4 para el trigo. Los gastos de comercialización expresados en dólares en los últimos años 2008/2010 superan ampliamente los de la década del '90. Cabe destacar que los aumentos de rendimientos por hectárea y de los precios de los granos posteriores al 2008 no produjeron un cambio significativo del porcentaje que representan los gastos de comercialización sobre el ingreso bruto de los productores, situación que parece demostrar que una parte del ingreso extraordinario por exportaciones fue apropiado por los transportistas y que no hubo un significativo aumento de eficiencia del sector.

Cuadro 4. Cosecha, carga de granos y tarifas por FFCC y camión
(en millones de tn y tn/km)

Año	Producción granos	Transporte FFCC	Flete FFCC	Flete camión
			centavos/km	centavos/km
2005	84	11,7	2,0	5,0
2006	76	12,0		
2007	94	12,5	2,3	6,7
2008	97	13,0	3,0	9,0
2009	63	10,0		7,0
2010	94	10,7	3,5	8,0
2011	105	13,3	3,5	10,0

Fuente: Elaboración propia sobre datos Semanario Bolsa de Comercio de Rosario: 20/1/2006, 8/1/2008, 5/9/2008, 27/11/2009, 14/1/2011.

Los aumentos de precio del flete ferroviario y por camión fueron relativamente uniformes (ver cuadro 4), pero eso no fue un obstáculo para que se acentuara el bajo porcentaje de volúmenes de granos movilizado por vía férrea. En los años 2010 y 2011 por ferrocarril solo se transportaron algo más del 10 millones de toneladas de granos (aproximadamente un 12 % del total de granos cosechado), demostración de su incapacidad para captar así sea una parte del incremento de los volúmenes de carga.

Según los cifras divulgadas por las entidades representativas, las tarifas ferroviarias siguieron siendo unas 2,5 veces menor que las de camión, pero debe señalarse que las diferencias reales de tarifas deben ser sensiblemente menores, si se toma en cuenta que luego de la aplicación de la política de desregulación, la práctica de de la sobrecarga de los camiones y la fuerte evasión impositiva siguieron vigentes, aspectos que sumados a una presumible sobreoferta de transporte²¹ permiten pensar que las tarifas acordadas para el transporte carretero deben ser sensiblemente menores a las declaradas.

21 "Los dadores de cargas contratan a menor tarifa que las establecidas porque se aprovechan de la escasez de encargos. Pero lo que estamos defendiendo es que se cumpla con la contratación local para los granos de cada zona", dijo el dirigente Daniel Vilanova, de la Federación de Transportadores Argentinos al diario El Litoral.

Reflexiones finales

La evolución del sistema de transporte de granos en Argentina en las últimas décadas tiene como característica central su irracionalidad económica. El ínfimo volumen movilizado en el comercio interno por vía fluvial y el escaso transporte por ferrocarril contrastan con la fuerte concentración del transporte de granos por el camión, cuyos costos por tonelada/kilómetro movilizados son, aproximadamente, tres veces más altos que el ferrocarril y unas diez veces mayor que el transporte por agua.

Los datos estadísticos muestran que desde 1930 hasta la actualidad la cantidad de cargas generales transportada por ferrocarril fue disminuyendo sistemáticamente durante todos los gobiernos, hasta alcanzar volúmenes ridículamente bajos en las década del 80 en comparación con los más de 50 millones de toneladas anuales transportadas en 1927. La parcial recuperación de las dos últimas décadas no demuestra ningún éxito sino la incapacidad manifiesta de las administraciones ferroviarias que no lograron después de más de 80 años –en los que se multiplicó la población, el volumen de cargas transportadas y se produjeron mejoras sustanciales en el transporte ferroviario en el mundo- movilizar siquiera la mitad de cargas que ocho décadas atrás. Debe señalarse, en efecto, que la baja performance de la movilización por vía férreas no se asemeja a la de otros países competidores en las exportaciones. Estados Unidos, Australia y Canadá son ejemplos que demuestran la actualidad y beneficios económicos del transporte ferroviario.

El carácter irracional del sistema de transporte entre 1980 y el año 2000 se origina muchas décadas atrás pero se profundiza a partir de una serie de decisiones de distintos gobiernos del período, en particular durante el último gobierno militar entre 1976 y 1983 y en el de la década del '90. En ambos períodos se tomaron medidas que sistemáticamente castigaron el modo de transporte terrestre más eficiente desde el punto de vista económico, de la seguridad vial y del medio ambiente. Paralelamente, a través de todos esos años no se tomaron medidas para lograr un mejor conocimiento de sistema de transporte de cargas por camión. En resumen, entre las principales medidas de política económica que llevaron a la situación actual pueden señalarse:

1. El desmanejo administrativo general, la falta de inversión y la ausencia de planes generales de mejoramiento del sistema ferroviario. Por el contrario, las decisiones estatales entre 1976 y 1983 y en la década del '90 fueron dirigidas a achicar los kilómetros de vías férreas.

2. Directamente relacionado con el punto anterior; la falta de inversión y planificación provocó un deterioro terminal, caída en el número y/o cierre de vías, locomotoras, vagones de carga, talleres de reparación, número y calificación de los trabajadores ferroviarios.
3. Entre las medidas que afectaron específicamente a la infraestructura del comercio de granos por ferrocarril debe tenerse en cuenta la decisión de entregar en concesión y luego en propiedad al sector privado los silos de estaciones ferroviarias y la posibilidad de construir terminales portuarias sin terminales ferroviarias o con instalaciones deficientes de descarga y elevación de granos. En igual sentido, la decisión de autorizar la provincialización y crear nuevos puertos privados donde se instalaron los principales establecimientos aceiteros del mundo en los años 90 -con las mismas limitaciones respecto de las terminales portuarias que en los años 80-, volcó decisivamente el abastecimiento de esos puertos y grandes industrias en provecho del camión.
4. Relacionado con el punto anterior, pero de gran importancia en sí misma, fue la decisión de disolver la Junta Nacional de Granos en el año 1991. Las terminales portuarias y silos de campaña de la entidad estaban vinculados en gran medida al transporte ferroviario. Su operación por empresas privadas fue un factor de ruptura de esa estrecha relación a favor del transporte por camión.
5. En lo referido al transporte camionero la mayor objeción que se puede realizar a las políticas públicas fue la inoperancia y desinterés en avanzar en el conocimiento del sector. No se construyó en esos años una base estadística que permitiera conocer la estructura del sector; cantidad y composición de las empresas, costos, tarifas, parque de unidades. En el sector reinó la atomización, la falta de regulación, las economías en "negro" o informales, la sobrecarga de camiones y acoplados, aspectos que dificultaron aún más el conocimiento real del sector y son muestra de la desidia estatal en avanzar en regular su actividad. La situación del sector es exactamente la contraria a los objetivos de la Ley 12346/37 que definía al transporte de cargas por carretera como un servicio público, regulado por el Estado, hasta el punto de fijar las tarifas y modalidades de los fletes.

Existen otras principales razones que también han influido en cambios estructurales del sistema de transporte no directamente relacionadas con las políticas públicas, entre ellas:

1. El avance a partir de la década del 90 de la práctica de la doble cosecha anual, asociada casi exclusivamente a combinar el cultivo de soja con otros granos, extendió el período de concentración del transporte de granos, posibilitando un aprovechamiento mayor de la capacidad de carga de las unidades a través del año.
2. Nuevas modalidades de comercialización: a partir de la resolución 1825 de la ex JNG se generalizó el uso de nuevas modalidades de comercialización de las cosechas, desligando la entrega de la mercadería del cobro de la misma. Aún después de la disolución de la ex JNG, distintos sistemas de comercialización (pago anticipado a la cosecha y aún a la siembra y otras modalidades) descomprimieron los períodos de concentración del transporte en época de cosecha.
3. El uso generalizado del silo bolsa a partir de mediados de los años 90, permitió acopiar en sus campos a los productores, dosificar sus ventas de acuerdo a sus conveniencias y conseguir pactar mejores precios del flete de sus cosechas.
4. La concentración de la industria procesadora de granos y del comercio de granos: La fuerte concentración en un pequeño grupo de empresas transnacionales de la industrialización de diversos granos, en especial de la soja, poseedores de terminales portuarias y en algunos casos de extensas redes propias de acopio y que concentran una decena de ellas un 80 % de la comercialización de algunos granos, indudablemente influyeron en el sistema de transporte. Debe señalarse, que la información sobre esta relación entre concentración industrial y del comercio y transporte de granos es casi inexistente, situación similar a otros muchos aspectos del sistema de transporte y, que por lo tanto, merecen estudios futuros.

Bibliografía

- Bermúdez, G. Cristina, M. y Moya, R. (2002). Infraestructura y costos de la logística en Argentina. Buenos Aires, Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas FIEL, Documentos de Trabajo N°75.
- Díaz Alejandro, C. (1975). Ensayos de historia económica argentina, Madrid, Alianza.
- Khon, Jorge (1988). Transporte de granos por ferrocarril. Buenos Aires, IICA/SAGyP.
- López, Gustavo (2010). Vamos al grano. Buenos Aires, SEMA.
- López, Gustavo (2012). El transporte de granos en Argentina. Buenos Aires, Fundación Producir Conservando.
- Pierri, José (2006). "El boom de la soja: ¿un retorno al pasado?". En: Realidad Económica N° 219, Buenos Aires.
- Polo, Carmen (1990). "El transporte automotor". En: Obschatko, E. (ed). La comercialización de granos en Argentina, Buenos aires, Legasa.

Anexo

Ministerio de Obras Públicas, LEY N° 12.346

Creando la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

Artículo 1°.- Créase la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, compuesta por 7 miembros, que serán: un presidente, de nacionalidad argentina, nombrado por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, por el término de 4 años, pudiendo ser reelecto, cuya remuneración mensual será de \$ 2.000 m/nacional; el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad; el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado; el Prefecto General de Puertos; el Director General de los Ferrocarriles de la Nación; un representante de las empresas ferroviarias; un representante de las empresas de transporte automotor.

Los dos últimos durarán 4 años en su mandato y podrán ser reelectos. Su designación la efectuará el Poder Ejecutivo de listas de 10 nombres que deberán someterle las entidades respectivas de acuerdo con la reglamentación que se dicte. Con excepción del presidente, los demás miembros de la Comisión Nacional de Coordinación de transportes desempeñarán sus cargos ad honorem.

Art. 2°.- La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos, por toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas o la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

Los servicios públicos de transporte automotor por caminos que funcionen en virtud de concesiones municipales o provinciales, y que en razón de intercomunicar dos o más provincias queden en lo futuro comprendidas en el régimen de la presente ley, tendrán derecho a continuar el servicio que estuvieren prestando por un término de cinco años, a cuyo efecto deberán llenar los requisitos establecidos en la misma dentro de un plazo de 180 días. Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante no serán aplicables al que ya estuviere en circulación, durante un plazo de dos años.

Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley. Los permisos no podrán exceder de 10 años y no serán renovados, negociados ni transferidos sin expresa autorización de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes determinará lo que deberá entenderse como «servicio público de transporte automotor por caminos» a los efectos de esta Ley, atendiendo a la importancia y regularidad del servicio prestado.

En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de esta ley, el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco incluirán a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúen transportes por cuenta de terceros.

Art. 3º.- Las provincias y municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas en servicios locales cuyos puntos terminales estén situados dentro de su territorio, cualesquiera que sean los caminos que utilice, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes interprovinciales regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias. En ningún caso las empresas de transporte por camino quedarán sujetas a más de una jurisdicción, salvo el derecho que corresponde a las municipalidades para fijar recorridos y reglamentar el tráfico dentro de la zona urbana del municipio.

Art. 4º.- La comisión creada por la presente ley deberá coordinar todos los medios de transporte por agua y tierra, procurando que sirvan mejor a los intereses públicos y a la economía general de la Nación. Con este fin, al otorgarse los permisos a que se refiere el artículo 2º, deberá considerar:

a) Las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona donde se propone implantar el nuevo servicio y la posibilidad de ser satisfechas por los acarreadores establecidos con los medios disponibles, o las mejoras que puedan introducir en los mismos en materia de horario, aumento de velocidad, rebaja razonable de tarifas, agregación de servicios necesarios o supresión de los inconvenientes;

b) La necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte, existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas, en cuanto dañe la economía general;

c) La posibilidad de coordinar con los demás medios de transporte en la zona;

d) Otros factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar los permisos solicitados;

e) En todos los casos deberá darse preferencia al transporte que efectúe el servicio continuadamente y en las mejores condiciones de precio y tiempo.

Art. 5º.- Toda empresa de transporte que haya obtenido permiso acordado por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, quedará exenta de pago de patentes nacionales y municipales de la Capital Federal y Territorios Nacionales siempre y cuando abone las tasas que se establecieran por la Nación para la conservación de caminos.

Con excepción de los vehículos de propiedad de la Nación o de las provincias o municipios, ningún vehículo automotor podrá transitar por calles o caminos públicos sin haber satisfecho el pago de los impuestos de aduana, nafta, aceite y establecidos por las leyes de la Nación o que en lo futuro se crearen.

Las tasas destinadas a la conservación de caminos se fijan entre cien y cuatrocientos pesos anuales por cada unidad en marcha y se impondrán de acuerdo con la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo. La falta de pago de esas tasas será causa suficiente para declarar la caducidad del permiso.

El Poder Ejecutivo convendrá con las provincias interesadas y la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la exención de patentes provinciales y municipales y la distribución del importe percibido por las tasas mencionadas.

Art. 6º.- Las tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa de transporte, con excepción de las ferroviarias deberán ser sometidas a la aprobación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, rigiendo mientras tanto las vigentes. Igual requisito regirá la modificación de las ya aprobadas, respetándose los derechos de jurisdicción de las provincias y municipalidades dejados a salvo en el artículo 3º.

La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes promoverá ante el Poder Ejecutivo Nacional, o provincial en su caso, la rebaja de las tarifas ferroviarias cuando ello sea necesario a los fines de la coordinación de transportes en las distintas zonas del país.

Art. 7º.- Las empresas de transportes estarán obligadas a recibir y transportar todas las cargas que se le ofrezcan conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos.

Art. 8º.- Toda solicitud de permiso para establecer servicios de transporte por caminos, deberá acompañarse de un certificado de depósito

en el Banco de la Nación Argentina, en títulos nacionales como garantía del cumplimiento de las obligaciones impuestas y para responder a las indemnizaciones a que hubiere lugar. Esa garantía no será menor del 10 % del capital destinado al establecimiento del servicio.

Art. 9º.- El Poder Ejecutivo, previo informe de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, reglamentará las condiciones en que deberá efectuarse el transporte de pasajeros, encomiendas y cargas y la fiscalización a que estarán sometidas las empresas transportadoras en sus relaciones con el público y con el organismo coordinador.

Art. 10.- Las empresas transportadoras que hubieran obtenido permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes estarán obligadas:

- a) A aceptar el transporte de las personas y efectos que están autorizados a conducir, sin acordar preferencias por razón de tiempo y lugar;
- b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. El precio sólo podrá recibirse en dinero o en cheques;
- c) A no acordar diferencias de trato a ningún cargador sin autorización especial de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes;
- d) A realizar los transportes con los recorridos y velocidades autorizados por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes;
- e) A suministrar a la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes todos los datos estadísticos que sean requeridos sobre el funcionamiento financiero de la empresa;
- f) A asegurar sus riesgos y los de las personas y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros;
- g) Los transportes de personas o cosas de propiedad del Estado gozarán del 50 % de rebaja y deberán ser efectuados por los titulares de los permisos hasta un límite que no pase de un 5 % de la capacidad útil de cada unidad en marcha de las empresas transportadoras;
- h) Toda empresa que obtenga un permiso acordado por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes queda obligada a transportar gratuitamente, en toda la extensión de su recorrido, a un empleado encargado del cuidado de los hilos del telégrafo nacional o provincial instalados próximos al camino utilizado por los vehículos de dicha empresa.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 5 de enero de 1937.