

Documento de Trabajo No.22

Primeros impactos de la pandemia sobre el autotransporte de cargas en Córdoba¹

I.- Síntesis

1.- Uno de los principales problemas del autotransporte de cargas, previo al impacto de la pandemia de COVID-19 y las medidas de aislamiento social obligatorio, es **la caída de su nivel de actividad durante los últimos años**, acumulando una **caída del 35%, desde fines de 2011**, medida a través del consumo de gasoil por parte del sector.

2.- Otro de los problemas del sector ha sido el **fuerte incremento de costos durante los últimos años**, acumulando un 344.1% entre diciembre de 2015 y marzo de 2020, por encima del 290% de inflación acumulada en el periodo.

3.- La intensa competencia entre las empresas por volúmenes de carga decrecientes, en un contexto de alta capacidad ociosa, hace que **las tarifas de mercado no cubran los costos de la actividad**. No cubren los beneficios empresarios y el costo de oportunidad del capital invertido pero, más grave aún, no cubren tampoco el costo de reposición de camiones y semirremolques, ni parte de los costos operativos, lo que **pone en riesgo a la actividad y a la logística necesaria para que el país continúe funcionando**.

4.- En este contexto, **la pandemia de COVID-19 y las medidas de aislamiento social obligatorio han reducido fuertemente el volumen de actividad** de la mayoría de las empresas del autotransporte de cargas, con caídas, en algunos casos extremos, a cero, como ocurre con el transporte de áridos, cemento, hormigón y materias primas siderúrgicas por las restricciones sobre la construcción privada y el freno en la obra pública.

5.- Esto implica, para **una PyME de 20 camiones**, con cargas generales Córdoba-Buenos Aires, **pérdidas que pueden llegar a los \$ 6 millones por mes**, poniendo **en riesgo la sustentabilidad de la mayoría de estas empresas**.

6.- En este contexto, se produce una **gran paradoja**: por la importancia del sector del autotransporte de cargas para la logística del país, el DNU 297/20 que estableció el aislamiento social obligatorio **lo define como actividad esencial** y, como consecuencia de esto, el sector **pierde los beneficios del Programa de Asistencia al Trabajo y la Producción**, ya que el DNU 332/20 establece que quedan exceptuadas las actividades esenciales. **Las PyMES del autotransporte de cargas no pueden entonces acceder a la reducción del pago de contribuciones patronales al Sistema Previsional ni a la asignación abonada por el Estado para los trabajadores**, justo lo que necesitan dada la compleja situación que enfrentan.

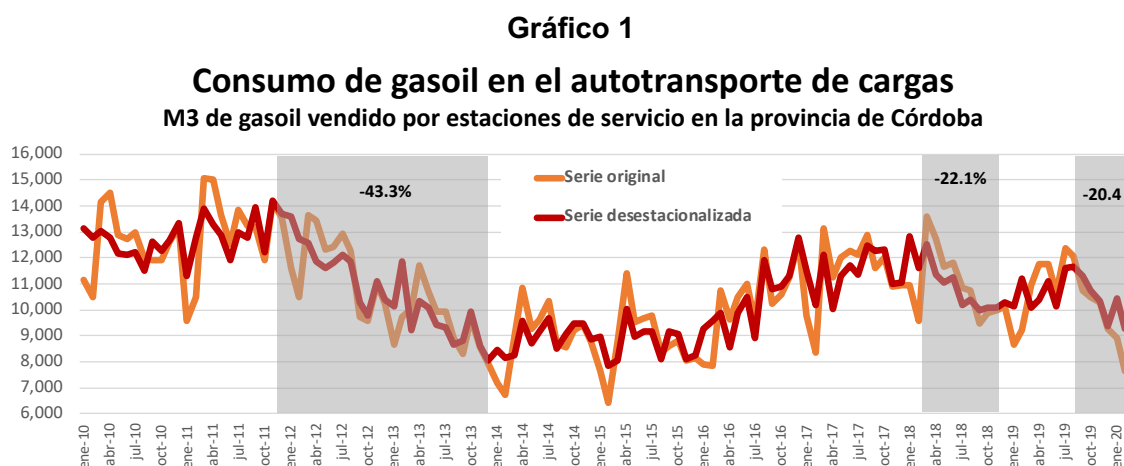
¹ Documento de trabajo No.22 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas (Abril de 2020).

II.- El problema de los bajos volúmenes de carga

Como se analizó en el Documento de Trabajo No.24 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas, **la actividad del sector en Córdoba ya venía cayendo antes del impacto de pandemia de COVID-19.**

El gráfico 1 actualiza el mismo gráfico de aquel informe, con datos a febrero de 2020. 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.

2



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 (concretamente, 34.7% por debajo del nivel registrado en noviembre de 2011).

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

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).

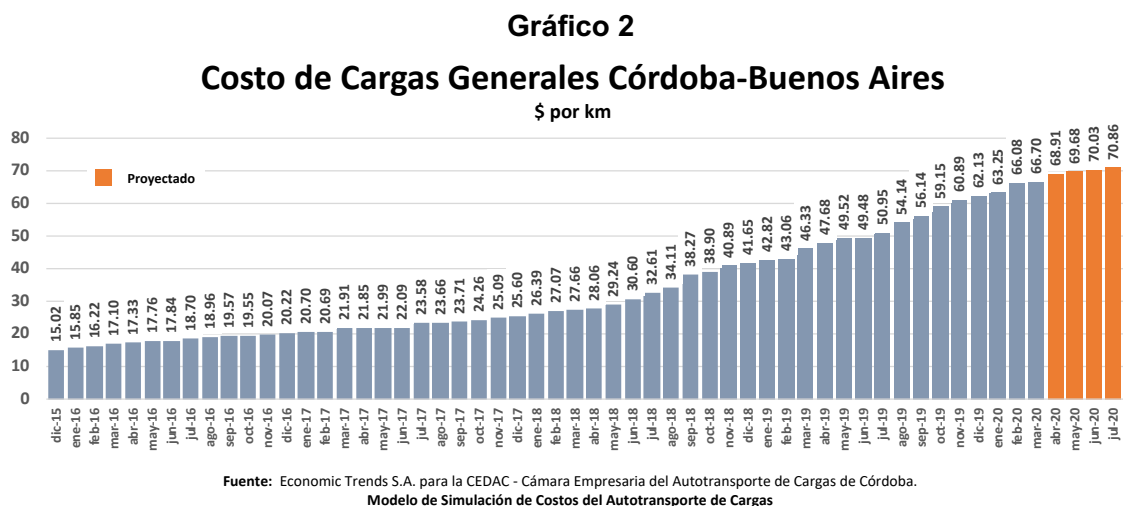
³ La desestacionalización es un proceso econométrico que permite corregir comportamientos estacionales, como las caídas sistemáticas que se producen todos los años en los meses de enero y febrero (los picos hacia abajo en el gráfico 1), generando una serie corregida (desestacionalizada) con la cual es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

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. Todo esto **antes del impacto de la pandemia de COVID-19 y las medidas de aislamiento social obligatorio**, que no hace más que profundizar, de un manera muy abrupta, la caída del sector.

III.- El problema de la suba de costos

El gráfico 2 muestra la suba de costos desde diciembre de 2015 hasta marzo 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 \$ 66.70 por km en marzo de 2020**, lo que implica una **suba del 344.1%**, por encima de la inflación acumulada en el periodo (menos del 290%).



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

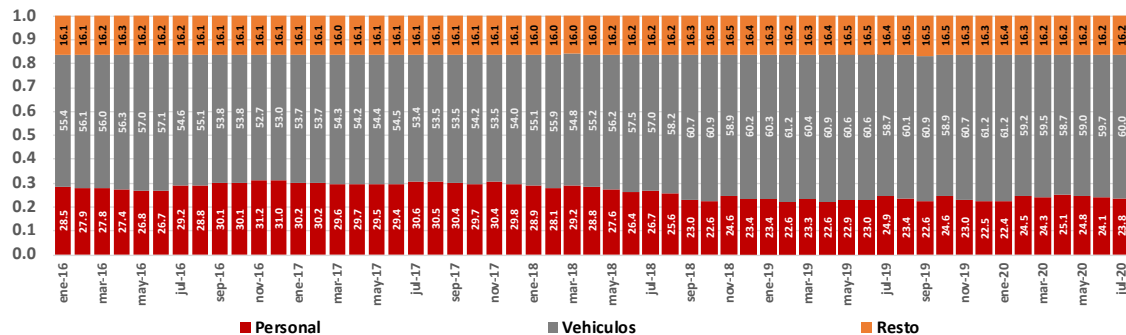
⁴ Bajo los supuestos de que (a) continúa el congelamiento de precios de gasoil, (b) las petroleras absorben las actualizaciones por inflación de los impuestos a los combustibles líquidos y al dióxido de carbono (c) el dólar evoluciona de acuerdo con los contratos de dólar a futuro del ROFEX, (d) los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

dolarizados modificó la estructura de costos del sector, aumentando la participación de los costos asociados al vehículo.

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

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

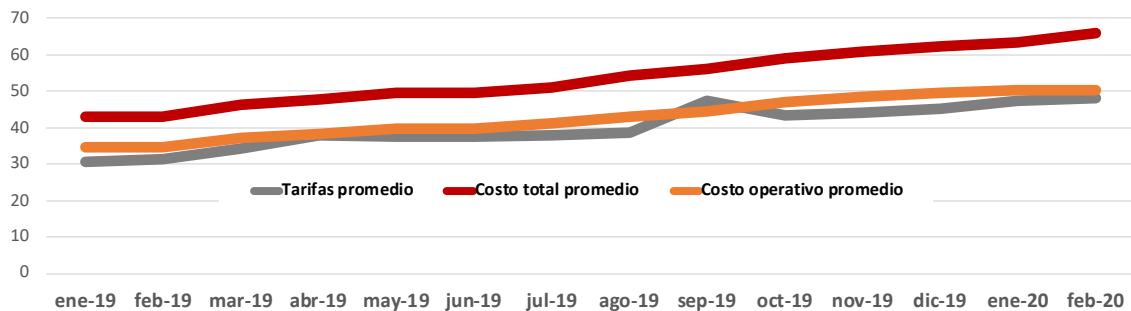
El gráfico 4, con la evolución de tarifas, costos operativos y costos totales correspondientes a cargas generales para el trayecto Córdoba – Buenos Aires, muestra cómo, a lo largo de todo el año 2019, e incluso durante febrero de 2020 (último dato disponible de tarifas), **las tarifas promedio han estado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

El gráfico 5 muestra cómo, para febrero de 2020, la tarifa promedio de \$ 48.00 por km no cubre el costo total de \$ 66.08 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 total del costo operativo.

Esto significa que las empresas del sector no han estado obteniendo beneficios (algo que no puede ocurrir indefinidamente, aunque sí puede ocurrir durante cierto tiempo), tampoco han estado recuperando el costo de oportunidad del capital que tienen invertido (algo que tampoco puede ocurrir indefinidamente, pero si durante cierto tiempo), tampoco han estado 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 han estado cubriendo ciertos costos operativos (lo que genera endeudamiento de las empresas, e inviabilidad a corto plazo).

Gráfico 4

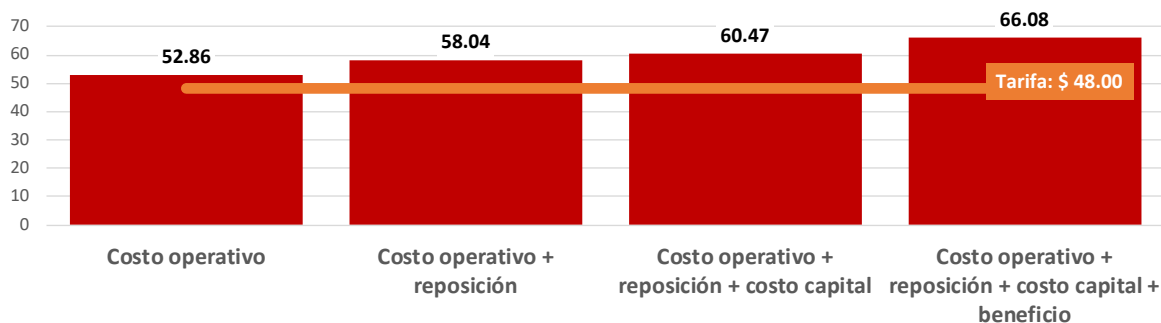
Tarifas y costos - Cargas generales
Tramo Córdoba - Buenos Aires (\$ por km)



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

Gráfico 5

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



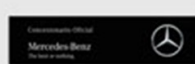
Fuente: Economic Trends para la CEDAC. Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas.

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 impacto de la pandemia de COVID-19

La evolución del volumen de actividad, los costos y las tarifas del autotransporte de cargas descripta en las secciones anteriores muestra la situación previa del sector, antes del impacto de la pandemia de COVID-19 y de las medidas de aislamiento social dispuestas desde el 20 de marzo.

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



El impacto desde el 20 de marzo está siendo muy fuerte en la mayoría de los rubros de transporte, con caídas de más del 70% u 80% en combustibles, paquetería y cargas generales y de hasta el 100% (es decir, una caída a cero) en áridos, cemento, hormigón y materias primas siderúrgicas.

La tabla 1 muestra el impacto, sobre una empresa de cargas generales, trayecto Córdoba-Buenos Aires, con 20 camiones, de distintos porcentajes de ocupación, calculado sobre un mes completo, a valores promedio de marzo y abril de 2020, en base al modelo de simulación del **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas de la CEDAC**.

Tabla 1

Resultados operativos según tasa de ocupación Costos y tarifas promedio marzo y abril 2020

% ocupación	Km	Facturación	Costo operativo	Resultado
100	240,000	12,000,000	12,388,357	-388,357
90	216,000	10,800,000	11,588,165	-788,165
80	192,000	9,600,000	10,791,727	-1,191,727
70	168,000	8,400,000	10,000,653	-1,600,653
60	144,000	7,200,000	9,217,625	-2,017,625
50	120,000	6,000,000	8,447,470	-2,447,470
40	96,000	4,800,000	7,699,844	-2,899,844
30	72,000	3,600,000	6,997,274	-3,397,274
20	48,000	2,400,000	6,407,347	-4,007,347
10	24,000	1,200,000	6,267,987	-5,067,987
0	0	0	6,205,307	-6,205,307

Fuente: Economic Trends para CEDAC.

Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas de Córdoba

Supuestos: Tarifa promedio de \$ 50 por km; costos operativos promedio marzo y abril 2020 según Sistema Estadístico

Como muestra la tabla, el problema de las bajas tarifas se refleja en que, suponiendo una ocupación del 100% (20 camiones haciendo 12,000 km por mes cada uno), algo que en estos días no aplica a ninguna empresa del sector, el resultado operativo es una pérdida de \$ 388,357 por mes (las pérdidas totales, considerando costo de reposición de camiones y semirremolques, costo de oportunidad del capital invertido y margen de beneficios son, obviamente, mayores). **Ni aún trabajando al 100% se cubren los costos en el sector.**

A medida que va reduciéndose la tasa de ocupación (primera columna hacia abajo) la facturación va cayendo más aceleradamente que los costos operativos, dado que parte de estos últimos son fijos. La última columna presenta el resultado operativo para cada tasa

de ocupación, generándose una **pérdida operativa de \$ 6.2 millones mensuales para las PyMEs de rubros cuyo volumen ha caído a cero** (por ejemplo, transporte de áridos, cemento, hormigón y materias primas siderúrgicas, por el freno total en la construcción), o **de \$ 3.4 millones mensuales para las empresas de rubros cuyo volumen ha caído al entorno del 30%** (gran parte de cargas generales).

En este contexto, se produce una **gran paradoja**: por la importancia del sector del autotransporte de cargas para la logística del país, el DNU 297/20 que estableció el aislamiento social obligatorio **lo define como actividad esencial** (art.6) y, como consecuencia de esto, el sector **pierde los beneficios del Programa de Asistencia al Trabajo y la Producción**, ya que el DNU 332/20 establece que quedan exceptuadas las actividades esenciales (art.4).

Las PYMES del autotransporte de cargas no pueden entonces acceder a la reducción del pago de contribuciones patronales al Sistema Previsional ni a la asignación abonada por el Estado para los trabajadores, justo lo que necesitan dada la compleja situación que enfrentan.

Se trata de una **medida a revisar**, ya que **está en juego la sostenibilidad de una actividad clave para el funcionamiento del país**, especialmente en medio de los graves problemas que genera la pandemia de COVID-19 y las medidas necesarias para combatirla.

VI.- 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 ítems 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

