



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
DE TUCUMÁN



FACULTAD DE  
CIENCIAS ECONOMICAS  
UNIVERSIDAD NACIONAL TUCUMAN

# DETERMINACIÓN DEL COSTO DE UN FLETE RENTABLE EN EL TRANSPORTE DE CARGA

Autores: Astorga, Marcia Roxana  
Medina, María Florencia  
Rivella, Lucas

Director: Rafael Jándula

**2013**

Trabajo de Seminario: Contador Público Nacional

## **RESUMEN**

El objetivo de éste trabajo es lograr establecer el precio de un flete que pueda conformar tanto a la parte demandante como a la ofertante para establecer un punto de equilibrio en un mercado en el que hay mucha oferta y poca demanda como lo es el del Transporte de Carga, ya sea tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Si bien todo depende de cuán inserta están las empresas que desarrollan esta actividad en relación a la cantidad de mercado que ellas abarcan, se tratará de orientar a una pequeña empresa de transporte local (San Miguel de Tucumán) para que pueda seguir en éste ramo sin llegar a la problemática actual de hacer viajes en los cuales muchas veces se trabaja a pérdida debido a que los costos del transporte son muy elevados (por ejemplo: la incidencia de la depreciación de los activos fijos) y resulta casi imposible trasladarlos al verdadero precio que debería tener un viaje de corta o larga distancia.

Se establece una estructura básica de costos que sirva de guía al empresario transportista al momento de fijar los precios de los servicios que presta, y tomar decisiones ante la posibilidad de que la parte demandante pueda requerir un precio inferior al estipulado. Entonces, ¿Cuánto estaría dispuesto el empresario a disminuir de su margen de ganancia para conformar al dador de la carga y a la vez no caer en pérdida? ¿Podrán disminuirse algunos costos en aquella estructura?

Estos y otros interrogantes son los que se tratarán de esclarecer a lo largo de la obra, para lograr una respuesta acorde a los requerimientos actuales.

En base a lo expuesto anteriormente se determinaron los costos y precios de un flete rentable cubriendo dos trayectos de ruta: Tucumán – Buenos Aires y Salta - Villazón (Bolivia).

## **PROLOGO**

Esta monografía se realizó como trabajo final para la asignatura Seminario de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Tucumán.

El título de este trabajo se decidió luego de hacer un detenido análisis de aquellas cuestiones específicas que hacen a la problemática que tiene hoy en día el Transporte de Carga de una pequeña empresa en Tucumán, la cual no cuenta con demasiada información resultando difícil por ser un mercado muy desregulado.

A lo largo de este trabajo pretendemos poner en conocimiento del lector cuáles son aquellos costos imprescindibles en una determinada estructura, ver cómo se constituyen y cuál es su importancia, que leyes lo regulan, y otras tantas preguntas que se tratarán de responder en forma precisa y clara para formar una idea concreta.

Habiendo expresado cuáles fueron los motivos que nos llevaron a elegir este tema y cuáles son los objetivos que nos planteamos cumplir creemos que es necesario, a través de esta pequeña introducción, hacer llegar nuestro agradecimiento a todas aquellas personas que posibilitaron de una u otra forma la realización de esta monografía, desde el profesor que nos orientó sobre la bibliografía a la cual debíamos consultar y logró evacuar nuestras dudas, como así también a las empresas consultadas, compañeros, familia y amigos que hicieron que la tarea de investigación y elaboración sea accesible y a nuestro alcance.

## CAPÍTULO I

### ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE DE CARGA

**Sumario:** 1.- Introducción. 2.- Análisis histórico del Transporte en la Argentina. 3.- Aspectos generales. 4.- La Red Vial Nacional.-

#### 1.- Introducción:

La actividad económica exige para su desarrollo más eficiente una infraestructura compleja cuyos componentes se hallan íntimamente relacionados entre sí. Los transportes, las comunicaciones, la energía y otros servicios y factores no menos esenciales, se han transformado, por esta razón, en motivo de preocupación constante.

El esfuerzo por trasponer la barrera del transporte en las naciones industrializadas fue un lento proceso evolutivo dictado por el ritmo de las innovaciones. El progreso tuvo que esperar a la invención, y se ha tardado un siglo y medio en conseguir que las cosas se movilicen como lo hacen hoy. Cinco etapas pueden distinguirse en la marcha hacia niveles más elevados de transporte y representan una sucesión general de acontecimientos en que los avances en materia

de transporte y el avance hacia niveles de vida más elevados se hallan visiblemente relacionados entre sí.

Primero existió un período de inmovilidad y de sociedad tradicional. En ésta época fue difícilísimo y muy costoso desarrollar el comercio de intercambio y las relaciones culturales en gran escala, salvo donde las vías de comunicación eran provistas por ríos u océanos. El tipo de vida fue predominantemente de una agricultura localizada e industrias manuales con mínima integración económica.

Una segunda etapa del desarrollo del transporte fue el período de mejoras internas y crecimiento del comercio de intercambio gracias al desarrollo de caminos y canales que redujeron el costo del transporte lo que produjo un ensanchamiento del radio de alcance del comercio y de los viajes.

Una tercera etapa que determinó una mayor movilidad y más altos niveles de vida fue la de la mecanización e industrialización de los transportes. Durante éste período la fuerza motriz del vapor introdujo tanto el buque de vapor como los primeros ferrocarriles. Fue una etapa caracterizada por grandes inversiones en transporte y el establecimiento de una vasta diversidad de industrias manufactureras.

Un cuarto período fue el desarrollo de la motorización y de la nueva movilidad. Esta ha sido una era caracterizada por la dependencia cada vez mayor de camiones, ómnibus y automóviles, e intentos generalizados de contar con caminos transitables con cualquier condición meteorológica. Fue un período en que la población y la actividad económica se liberaron de la limitación de kilometraje de las rutas fijas servidas por ferrocarriles y vías de navegación interior.

La quinta etapa corresponde a la era de los viajes aéreos y conquistas de las distancias, período en que el logro de las velocidades elimina barreras políticas y agregan una tercera dimensión a la solución de los problemas del transporte que une al mundo entero.

El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de trasladar bienes de un lugar a otro. Es decir, la fase del proceso productivo que prevé el traslado de mercancías y/o bienes. Asociado al transporte de carga se tiene lo que es la logística, que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado.

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de los mismos. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Entre los elementos que componen el transporte de carga se encuentran:

Vía de transporte: es una parte del espacio acondicionado para el transporte de vehículos. Se habla de tráfico rodado, aéreo.

Línea de transporte: una vía específica, concreta, que mediante un medio técnico permite realizar un traslado sobre un trayecto definido.

Punto de transporte: es el comienzo y el final de las líneas de transporte. Se realiza la carga o descarga de cosas.

Ruta: conjunto de líneas que unen distintos puntos de comunicación.

Nudo: donde convergen como mínimo tres o más líneas de transporte.

Red de transporte: la componen el conjunto de vías, líneas y nudos de transporte. Deben ser complementarios todos los modos de transporte, la red de carreteras, la de ferrocarriles, la aérea.

### **Motivos por lo que surge el transporte**

1. Por las diferencias geográficas de recursos.
2. Por la especialización productiva.
3. Por la economía de escalas (hay una gran economía en determinados sitios y de determinadas cosas).
4. Por las necesidades de comunicación.
5. Por cuestiones políticas, militares o estratégicas.
6. Por asentamientos urbanos.

### **Efectos que provocan**

El transporte modifica:

1. La estructura social
2. La geografía humana y física
3. El intercambio de bienes y personas

#### 4. La estructura económica de un país y de un conjunto de países

##### 2. Análisis histórico del Transporte en la Argentina:

“El ferrocarril fue uno de los motores del desarrollo agropecuario y el vehículo emblemático de la política de poblamiento e integración territorial de la generación del 80. El ferrocarril, construido por empresas privadas, en su mayoría extranjeras, fue comprado por el Estado.

A partir de 1853, buena parte de los ferrocarriles fueron trazados en un territorio despoblado. Entre 1890 y 1914 la longitud de las líneas ferroviarias creció a razón de mil kilómetros por año, configurándose la estructura territorial de la Argentina del siglo XX.

El primer ferrocarril circuló en 1857, unió la estación del Parque con Floresta. Presidentes como Sarmiento, Avellaneda y Roca, entre otros, lo consideraron una pieza clave para la formación de un Estado moderno.”<sup>(1)</sup>

El tendido de vías creció vertiginosamente pasando de setecientos treinta y dos kilómetros, en 1870, a más de treinta y tres mil kilómetros en 1915. En las primeras décadas del siglo XX, también fueron inauguradas grandes estaciones en Buenos Aires como en Retiro y Once de Septiembre.

El desarrollo del servicio ferroviario estuvo ligado al auge del modelo agroexportador, interesado en transportar al puerto de Buenos Aires los productos del interior para ser embarcados y exportados.

La red ferroviaria alcanzó su estado de mayor desarrollo en 1958, con un tendido de cuarenta y siete mil kilómetros. Desde ese año comenzó un proceso de gradual y sostenido retroceso, que se tradujo en falta de mantenimiento de las locomotoras, vagones y estaciones, dando lugar al crecimiento del transporte automotor.

En la década de 1930, ya con el automotor como una realidad tecnológica, los fondos específicos a los combustibles financiaron una red de caminos que constituyó un verdadero factor de accesibilidad. Los diez mil kilómetros de

---

<sup>(1)</sup> Medios de Transporte en la Argentina, en “Enciclopedia Visual de la Argentina, Ferrocarriles”, Editorial Clarín, (Buenos Aires, 2002).

pavimento existentes en 1960 se duplicaron durante esa década; crecen luego otro 30% en los años de 1970 y un 10% en cada una de las décadas de 1980 y de 1990.





“Históricamente, diversos factores han contribuido para que el modo de transporte automotor domine el flujo de mercancías en el territorio por sobre los modos ferroviario y fluvial. Factores de oferta, como la expansión de la red de carreteras que se duplica en kilómetros entre 1940 y la siguiente década, junto con la deficiente gestión estatal del sistema ferroviario desde fines de los 40, se combinaron con el relativo estancamiento de las cosechas desde los años cincuenta y con la creciente urbanización que demandó modos más flexibles de transporte. Esta evolución desembocó hacia fines del siglo pasado en una clara dominancia del modo automotor en el transporte de pasajeros y de cargas.”<sup>(2)</sup>

### 3. Aspectos generales:

El transporte de carga está compuesto por un vasto y complejo conjunto de empresas de transporte carretero, con diversidad de servicios y heterogeneidad de componentes, caracterizado por su fuerte atomización, que se desenvuelve en un mercado absolutamente desregulado, con relativamente bajos requerimientos de capital empresario, una entrada y salida de la actividad históricamente abierta y una presión a la baja de los fletes cobrados, con las excepciones de los períodos que, por

---

<sup>(2)</sup> Consultas en Internet: [www.fiel.org/publicaciones](http://www.fiel.org/publicaciones), (Octubre de 2012).

cuestiones estacionales de la producción, el incremento en la demanda permite la suba de precios, recomponiendo, parcialmente, el excedente de explotación.

Si bien, desde el inicio de la historia del intercambio, los productos siempre precisaron de vehículos para su transporte, las empresas de transporte carretero de cargas, tal como las conocemos hoy en día, no tienen más que unos sesenta años de historia. El salto en la cantidad de operadores independientes se dio, con fuerza, a finales de la década del '50 y principios de la del '60. Desde entonces, el sector ha ido evolucionando, en materia de organización empresarial, desde el transportista individual (propietario / conductor), brindando como actividad central y excluyente el transporte de las mercaderías, hasta la actual etapa caracterizada, en un extremo, por la existencia de grandes empresas donde los servicios vendidos exceden ampliamente al traslado de mercaderías e incluso al modo de transporte original, y en el otro extremo, por un conjunto de empresas que venden sus servicios a otros transportistas y que explican, en promedio, más del 30% de los costos totales de producción del sector.

En total, se trata de unas 45.000 empresas de transporte (dedicadas a la venta de servicios de transporte) que operan más de 270.000 equipos y que dan empleo a aproximadamente 500.000 personas, cifra que se corresponde con la importancia económica que presenta el sector y que representa más del 3% del empleo total del país.

El crecimiento de la presencia económica del sector, ya desde hace más de cuarenta años, se encuentra muy relacionado con el cambio en las formas dominantes de organización de la producción en la economía argentina –principalmente el fuerte proceso de tercerización de servicios, entre ellos el transporte, y a la rápida capacidad de respuesta a estos cambios que el sector ha mostrado. Esto último ha sido posible, con seguridad, gracias a una operatoria casi siempre alejada de las regulaciones existentes (cuando las hubo) y a la libertad de mercado verificada desde hace más de una década. Ello debe de computarse en el “haber” del sector. Por el lado de las deudas, este ambiente de libertad regulatoria (de hecho o de derecho) ha sido el determinante del creciente proceso de diferenciación y segmentación de la oferta, donde han emergido diferencias sustanciales de ingreso y de organización empresarial.

#### 4. La Red Vial Nacional:

“La red vial nacional está compuesta por el sistema troncal de caminos que incluye a los que vinculan las provincias y capitales entre sí, las ciudades importantes, puertos y aeropuertos principales y los de vinculación internacional y entre rutas troncales. Esta condición hace que la red nacional no solo sea el principal soporte del transporte nacional e internacional de cargas por automotor sino que define la estructura de la red vial, respecto a la cual las redes provinciales actúan como complementarias.”<sup>(3)</sup>

En la actualidad, el sistema vial argentino transporta más del 90% de las cargas del país y prácticamente el 100% del tráfico de pasajeros. El 25% de la red nacional se encuentra concesionada por peaje, y moviliza el 65% del tránsito total.

La provisión y gestión pública de la infraestructura vial ha sido la modalidad más frecuente en el pasado, y sólo a partir de la década de los noventa se pusieron en práctica nuevas formas de gestión, privadas o mixtas. Precisamente, la Ley de Emergencia Económica de 1990 eliminó los fondos específicos para infraestructura vial, de modo que la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) pasó a obtener su financiamiento directamente a través de una partida en el presupuesto anual de la Nación. Ese mismo año se decidió otorgar en concesión unos 9.000Km. de la red nacional por medio del régimen de concesión de obra pública (Ley de Peajes N° 17.520). De este modo, el sector privado quedó incorporado a la gestión de corredores viales de la red nacional por medio de consorcios de empresas privadas. El nuevo marco institucional estaría caracterizado por la presencia de concesiones por un plazo determinado para la realización de obras recuperables por medio del cobro de peajes, en un marco de riesgo contractual en manos de privados sin garantía estatal de ingresos. En ese marco, los concesionarios se obligaban a la realización de mejoras, ampliaciones, remodelaciones, conservación, explotación y administración de los tramos licitados de la red nacional.

Junto con el crecimiento de la demanda de servicios de infraestructura vial sobre la red nacional, debe tenerse presente que el estado de la infraestructura vial

---

<sup>(3)</sup> Capital de Infraestructura en la Argentina, Gestión Pública, Privatización y Productividad en F.I.E.L, (s. d.), Pág. 194.

representa uno de los aspectos relevantes en la determinación de los costos operativos de las actividades económicas, así es de esperar que las mejoras en la provisión de infraestructura de transporte se traduzcan en mejoras de la competitividad individual de las firmas y de la economía en su conjunto. En nuestro país, la evaluación del estado de los pavimentos es realizada por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

De acuerdo a datos relevados en 2011, sobre una base de veinte mil kilómetros evaluados, equivalentes al 50% de la red, la extensión de kilómetros en buen estado alcanzaba al 47%, mientras que el restante 54% se repartía en partes iguales entre las rutas en mal estado o regular. Además, cuando la información se revisa a nivel de distrito de vialidad, se presentan casos en los que la infraestructura vial muestra un estado altamente comprometido, tal es el caso de Salta, Neuquén, Santa Fe, Chubut, Chaco y La Rioja.

La red vial troncal en Argentina conforma la infraestructura vial más importante y vital del país. Está conformada por el conjunto de las rutas nacionales cuya función en el sistema de transporte es de: unir los grandes centros de producción y consumo y los puertos nacionales, que son la principal vía de ingreso y egreso de mercaderías del país.

La red de rutas nacionales con una longitud aproximada de 39.000km, son las carreteras de jurisdicción nacional y conforman la red troncal de carreteras. La cantidad de rutas nacionales es de ciento dieciocho, a la cual se suman las denominadas rutas complementarias.

La red está compuesta por 35.214Km.de rutas pavimentadas, 3.228Km. de ripio y 1.076 de tierra, según la Asociación Argentina de Carreteras.

Gráficamente:

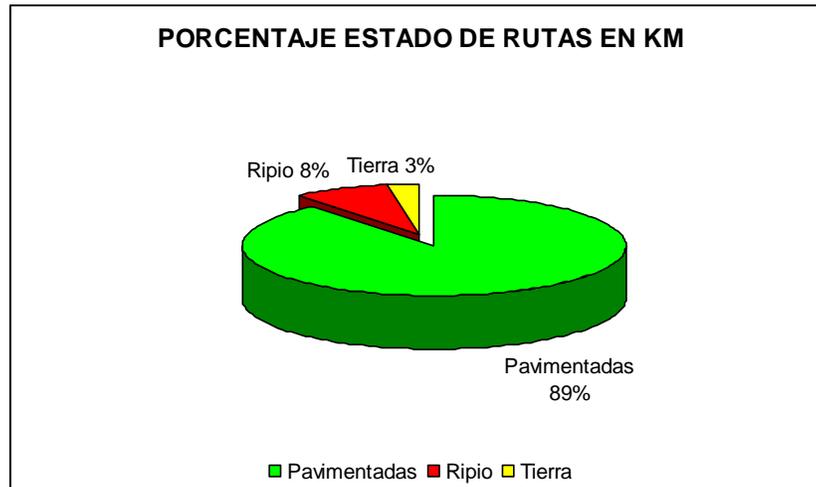


Figura 1. Estado de rutas argentinas en porcentajes.



Figura 2. Red Vial: Principales Rutas del País

## CAPÍTULO II

### CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA

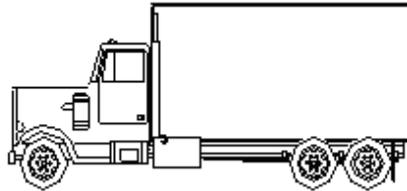
**Sumario:** 1.- Caracterización del ramo. 2.- Formas de contratación. 3.- Marco legal. 4.- El rol del despachante de aduana.-

#### 1.- Caracterización del ramo:

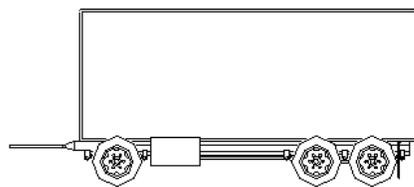
Caracterizar al transporte de cargas abarca los tipos de tráfico, tipos de carga, actores involucrados, etc.

Dentro del transporte automotor de cargas es común referirse a los vehículos con el nombre genérico de camiones. Sin embargo, esta denominación alcanza a una variada cantidad de vehículos de características y tamaños diferentes. Una división que se puede establecer es entre vehículos motorizados y los vehículos sin propulsión propia. Dentro de los primeros se encuentran los vehículos denominados "Camiones", que poseen una estructura portante denominada "Chasis", sobre la cual se instala una superestructura apta para el traslado de mercancías. Dentro de los vehículos sin propulsión propia se encuentran los "acoplados" que

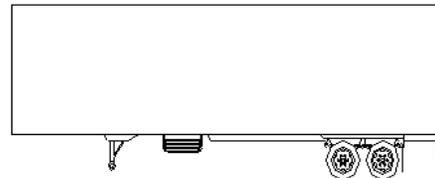
poseen, además de los ejes de rodamiento, una lanza que les permite acoplarse a otro vehículo que los remolque.



CAMION



ACOPLADO



SEMIREMOLQUE

En cuanto al peso máximo por vehículo o combinación se establece que ningún vehículo (camión o acoplado) puede superar individualmente los 30.000 kilogramos, aun cuando cuente con el mayor número de ejes. Las combinaciones de camión y acoplado, cualquiera fuera la disposición y distribución de sus ejes no pueden superar los 45.000 kilogramos de peso bruto.

En el transporte terrestre de cargas por carretera se distinguen diferentes tipos de tráfico que tienen que ver tanto con la distancia, como con el tipo de operatoria o el ámbito jurisdiccional en donde se desarrolle el recorrido. La primera gran división está referida a la distancia del viaje a realizar, lo que determina estructuras empresariales diferentes. En este sentido se observan los siguientes tipos de viajes:

- Larga distancia (diferenciándose a su vez los que se realizan dentro del país de aquellos que se realizan hacia el exterior).
- Corta distancia.

Simultáneamente los tráficos pueden dividirse según la naturaleza del dador de la carga, en carga completa y carga parcial. Las cargas completas son aquéllas en las que el dador de la carga, completa al menos un vehículo. Las cargas parciales son aquéllas en las que un solo dador de la carga no tiene capacidad de completar una unidad, por lo que la empresa de transporte consolida las mercaderías de varios dadores en un espacio destinado a tal fin.

Como se señaló al inicio del presente capítulo un ítem importante al caracterizar al sector es hacer mención a los tipos de carga. Los cuales se clasifican en:

- Carga General: es aquélla que no requiere de equipos especiales y que puede ser transportada aun mezclada con otros productos.
- Carga Especializada: en contraposición a la anterior, es la que requiere de equipos especiales para el traslado de productos específicos que no pueden transportarse simultáneamente con otro tipo de productos.

De esta forma, el tipo de tráfico realizado (larga o corta distancia, urbana o rural) y el tipo de producto transportado generan un conjunto de elementos que determinan el tipo de empresa de transporte carretero, el tipo de equipo a utilizar y el precio a cobrar por los servicios prestados.

Una última referencia señala los tipos de actores involucrados en el circuito del transporte de carga tanto nacional como internacional. Entre ellos podemos citar al ya nombrado dador de la carga (o cargador) y a un recepcionista o destinatario de la misma. Ambas partes pueden ser distintas persona/empresas o bien tratarse de la misma firma.

La cadena de agentes intervinientes difiere, según se trate de transporte nacional(o de cabotaje), de aquellos que traspasan la frontera del país. El transporte internacional requiere de una operatoria más compleja que el transporte nacional debido a la existencia de trámites aduaneros relacionados con el medio transportador y las cargas transportadas.

## 2.- Formas de contratación:

Las principales modalidades de contratación de los servicios de transporte pueden resumirse en las siguientes:

- 1) Contratación directa del transportista por parte del dador de la carga: La negociación se efectúa directamente entre quien realiza la prestación del servicio y el productor o comerciante dador de la carga.
- 2) Contratación del transportista por parte de un tercero (otro transportista, agente de cargas o agencia de cargas) que convino la operación con el dador de la carga. En este caso quien realiza la efectiva prestación del servicio no es contratado directamente por el dador de la carga sino por la empresa de transporte(o agente de carga) contratista de los servicios; el transportista que trabaja para otro transportista, ya sea de manera exclusiva o no.
- 3) Empresas que contratan a un servicio permanente de transporte. Esta modalidad de contratación se denomina Transporte Exclusivo a Terceros. En este caso, la empresa contratada puede utilizar vehículos propios o subcontratar (total o parcialmente) vehículos de terceros para la efectiva realización del servicio.
- 4) Empresas cuya actividad principal no es el transporte de cargas y poseen vehículos de carga que son utilizados para transportar mercaderías de su propiedad. Esta modalidad es conocida como transporte propio aunque esporádicamente puedan realizar tráfico para terceros.

## 3.- Marco legal:

Hasta comienzos de los años noventa, el transporte de cargas por carretera se reguló por los principios enmarcados en la Ley 12.346 del año 1937 (que creó la Comisión Nacional de Coordinación del Transporte como ente coordinador del

transporte por agua y tierra y encargado de otorgar los permisos para explotar el servicio), donde era considerado un servicio público cuyo alcance fue ignorado por la práctica implicando un fuerte vacío legal. Bajo esta ley, las empresas de transporte que hubieren obtenido el permiso estaban obligadas a no cobrar precios distintos a los establecidos en las tarifas aprobadas por la comisión. Hasta que en los años noventa hubo cambios en el marco regulatorio estableciendo un mercado totalmente desregulado en su faceta económica, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, dejando de lado toda restricción legal. Sin embargo la práctica mostró en los últimos años de vigencia que el sector se desenvolvía al margen de las normas vigentes en cuestiones claves de un sector regulado con una forma de mercado caracterizada por una entrada abierta a la actividad y la libre fijación de los precios de los servicios, unido a los bajos requerimientos iniciales de capital (infraestructura de propiedad pública y de uso compartido) ocasionando finalmente una desintegración de la oferta. Lo positivo en esta ley fue en materia de competencia, ya que las provincias podían reglamentar su transporte local mientras que el transporte interprovincial sólo podía estar regulado por la Nación. En 1981 para actualizar la normativa se creó el Registro Nacional del Transporte de Cargas por medio del Decreto N° 405 que comenzó a operar en 1988 pero por falta de vigencia fue derogado en 1996. Por otro lado se estableció el pago de una Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, obligatoria para el tráfico inter jurisdiccional.

Actualmente el transporte automotor de cargas nacional e internacional se encuentra en un ambiente plenamente desregulado tanto en la entrada y salida de la actividad como en cuestiones que hacen a la fijación de precios. Para el transporte internacional es un requisito poseer un permiso de carga internacional iniciado en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y en la Secretaría de Transporte de la Nación.

El actual marco legal en que se desenvuelve la actividad está constituido por la Ley 24.653, del año 1996 (reglamentada por el Decreto 1035 del año 2002). Los controles establecidos en la normativa del transporte automotor de cargas hacen referencia a la obligación de inscribirse en el Registro Único del Transporte

Automotor (RUTA) a todo aquel que realice transporte y servicio de transporte (como actividad exclusiva o no), además de registrar sus vehículos para quedar habilitados para operar. En este marco, las responsabilidades del Estado Nacional se remiten a garantizar la amplia competencia del mercado, impedir acciones oligopólicas que tiendan a interferir en el funcionamiento del sector y garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal grave, intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por ésta ley, salvo en materia de tránsito y seguridad vial, donde la primera se rige por la ley de tránsito (Ley N° 24.449) establecida en Diciembre de 1994.

Un punto importante de destacar se relaciona con los requisitos para circular en jurisdicción nacional (fijados por la ley 24.653 y por la ley 24.449 para el transporte inter jurisdiccional e internacional y en relación a vehículos cuya capacidad de carga es igual o superior a setecientos kilogramos.). Ellos son:

- ✓ Constancia de inscripción del vehículo y del transportista en el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA).
- ✓ Cédula de Identificación del vehículo.
- ✓ Constancia de realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) por el vehículo.
- ✓ Licencia de conducir del conductor del vehículo.
- ✓ Licencia Nacional Habilitante (LNH) del conductor del vehículo.
- ✓ Constancia de la contratación de seguros obligatorios.
- ✓ Documento de transporte, carta de porte o guía de la carga transportada.
- ✓ En caso de transporte internacional, la documentación determinada por los Acuerdos, tratados y Convenios.
- ✓ En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia.

- ✓ En los supuestos en que el tránsito necesite de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.

#### 4.- El rol del despachante de aduana:

“La función principal del despachante de aduana es asistir a sus clientes no solo en la tramitación de las operaciones de comercio exterior sino también en el asesoramiento de dichas operaciones brindando seguridad jurídica, competitividad y transparencia en cada uno de los trámites. Entre las actividades principales que el Despachante de aduana realiza se destacan la clasificación arancelaria, la determinación de las normas aplicables y el asesoramiento acerca de las distintas operaciones de importación y exportación.”<sup>(4)</sup>

Las responsabilidades inherentes a los despachantes de aduanas se circunscriben a la Ley 22415, de 1981. Recientemente, y a partir de la última reforma del Código Aduanero (Ley 25.986), el despachante dejó de ser un mero gestor, circunscripto a realizar trámites de operaciones propias de sus funciones, para convertirse en un verdadero asesor técnico. Son depositarios fieles de la documentación aduanera relacionada con las operaciones realizadas.

---

<sup>(4)</sup> Consultas en Internet: [www.despachantesdeaduana.com](http://www.despachantesdeaduana.com)

## **CAPÍTULO III**

### **ESTRUCTURA DE COSTOS**

**Sumario:** 1.- Introducción. 2.-Factores determinantes del costo.  
3.- Análisis de los costos fijos del sector. 4.- Análisis de los  
costos variables.-

#### 1.- Introducción:

La información sobre costos de explotación de los servicios carreteros de cargas es muy reducida. Una de las dificultades más grandes que existe para la determinación de los “verdaderos costos” en este tipo de empresas es la falta de información que se considera básica.

Verdaderos costos, por cuanto muchas veces se debe recurrir como último recurso a la información técnica que, si bien es muy útil, a la vez que de capital importancia, no llena ciertos vacíos que solo pueden obtenerse mediante la recopilación contable analítica, la estadística y otras informaciones a través del periodo que desea analizar.

Existen algunas estimaciones de costos realizadas por cámaras sectoriales y otras efectuadas para trabajos puntuales por técnicos del sector. En todos estos casos se trata de estimaciones que intentan replicar la función de producción de la actividad bajo determinados supuestos que hacen a los equipos utilizados, a su uso y al tipo de tráfico realizado. En ella se incluyen y consideran los costos del capital (depreciación y remuneración a los activos invertidos en la actividad) resultando, entonces, un costo económico.

Para éste análisis las fuentes de información consultadas han sido las siguientes:

- a) Estructura de costos estimada por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC)
- b) Información suministrada por el Sindicato de Choferes de Camiones Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas Generales y Servicios de Tucumán, referida a Planilla Salarial del Convenio Colectivo que rige para la actividad (Convenio Colectivo de Trabajo N° 40/89)
- c) Información relativa a costos de transporte urbano de pasajeros que en su estructura de composición de costos comparte rubros similares a la actividad del transporte de cargas.
- d) Datos relevados del Manual de Costos especiales( Los Costos en las Empresas del Transporte Automotor)
- e) Consulta a base de información de Internet.
- f) Información relevada con datos reales, basada en consultas realizadas a una empresa local del sector de transporte de carga.

## 2.- Factores determinantes del costo:

Los costos se diferencian en función de los siguientes aspectos:

- Tipos de tráfico: se dice que el costo es mayor en tráficos urbanos porque aumenta la incidencia del personal, por la aparición de uno o más acompañantes, así como también aumentan los costos fijos ya

que por ejemplo hay mayores tiempos de carga y descarga y una menor velocidad de circulación, lo que incrementa el costo de los insumos.

- Distancia: a medida que aumenta la distancia del transporte disminuye la incidencia de los tiempos de carga y descarga en el total de los costos. Por otro lado, en varios de los tráficos largos existe la posibilidad de retornar con carga (lo ideal sería que siempre se dé), hecho que no se verifica en tramos cortos.
- Tipo de camino: el costo se ve afectado por lo que sería la geometría, estado y tipo de calzada; en tramos con pendientes se requiere más combustible por kilómetro; los recorridos en los caminos de tierra aumentan los costos de mantenimiento y la probabilidad de pérdida de horas de viaje por intransitabilidad por factores climáticos. Por lo tanto cuanto más llano sea el terreno y mejor sea el estado del camino, menor será el costo de mantenimiento de las unidades y mayor la velocidad comercial.
- Tamaño del vehículo: cuanto mayor sea el tamaño del vehículo, mayor será el consumo de combustible, neumáticos, depreciación, mantenimiento, etc.
- Servicios conexos: los costos crecerán a medida que se brinden más servicios como por ejemplo depósito, embalaje, distribución, etc.

### 3.- Análisis de los costos fijos del sector:

“Se puede decir que los costos fijos son aquellos que en su cuantía total permanecen constantes en el tiempo, por las características de los factores productivos que los generan o bien por razones de decisión o planeamiento en términos temporales y a los que no afectan cambios en los volúmenes incurridos o reales de la actividad.”<sup>(5)</sup>

---

<sup>(5)</sup> GIMÉNEZ, Carlos Manuel, Sistemas de Costos , Ediciones La Ley, (Buenos Aires, 2007), pág. 30.

Gráficamente:

### Costos Fijos Totales

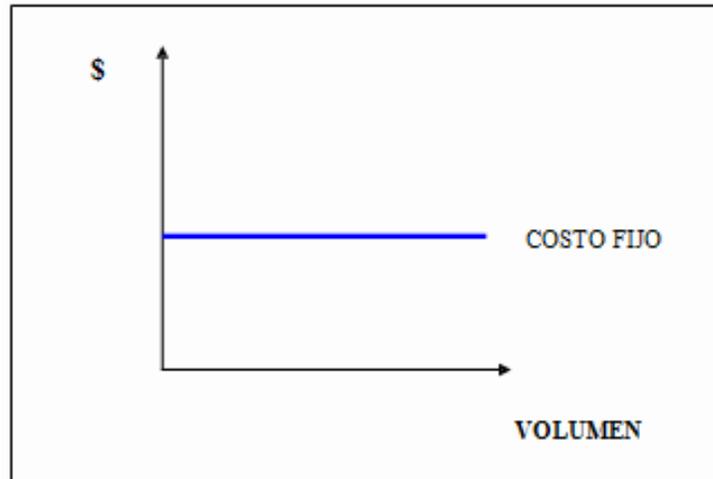


Figura 3. Gráfico de costos fijos totales.

Este concepto genérico agrupa dos tipos de costos fijos cuya rigidez en el tiempo es distinta y por ello deben definirse por separado:

- 1) Costos fijos de capacidad o de estructura: representan la remuneración de aquellos factores productivos concretos o abstractos que determinan la capacidad de producción del ente, con prescindencia de su uso, y que permanecerán sin variación mientras no se modifique la capacidad de producción o actividad posible. Como ejemplo puede nombrarse a la depreciación por obsolescencia de bienes muebles y los seguros de los mismos.
- 2) Costos fijos operativos: son consecuencia de una decisión de uso de la estructura o capacidad de producción del ente (decisión de planeamiento temporal) y por ello se mantendrán constantes mientras no se modifique ésta.

En base al concepto definido como costo fijo se puede establecer una composición que detalla la estructura de los mismos en el área específica del transporte de carga. Los principales rubros a tener en cuenta son:

1. Personal (parte fija): está compuesta por el ítem Conductores de primera categoría (chofer de larga distancia) más la antigüedad promedio (1% por cada año de antigüedad) y las cargas sociales correspondientes sobre conceptos remunerativos: Contribuciones a la Seguridad Social, Obra Social, Sindicato, ART y Salud pública. Se definen como conductores de Primera categoría: de camiones semirremolques y/o acoplados; de camiones cuya carga útil sea más de 7 toneladas; transporte de larga distancia, cordillerano, y de zonas montañosas; de camiones y/o camionetas de auxilio, remolque, clearing y carga postal; de camiones y/o todo tipo de vehículos afectados directa o indirectamente a la recolección y/o compactación de residuos y/o barrido y limpieza de calles, vía pública y/o bocas de tormentas y tareas complementarias. Otros ítems que pueden conformar este rubro y que depende de hechos puntuales para su determinación son:
  - a. Provisión para SAC: Se refiere a la mensualización del aguinaldo en su parte fija. El mismo criterio se utiliza para vacaciones (según lo establecido por el CCT que rige la actividad).
  - b. Feriados: Se consideran los días establecidos por ley para cada periodo bajo análisis.
  - c. Previsión para Personal por otros conceptos: incluye despido, renuncia, enfermedad, licencias especiales, etc.

2. Seguros y Patentes: los seguros de equipos (material rodante y acoplado) refieren a precio de mercado desagregado de IVA y de las percepciones que pudieran estar incorporadas en las primas. Se estima el costo del seguro en torno a un porcentaje determinado sobre el valor de la prima. Los rubros integrantes del valor asegurando son:

- a. Tasa básica Accidentes e incendios (daño parcial o pérdida total).
- b. Robo y hurto.
- c. Cobertura franquicia obligatoria.
- d. Responsabilidad civil (terceras personas y cosas de terceras personas no transportables).
- e. Adicionales, granizo, terremoto, inundación, huelgas, etc.
- f. Recargos administrativos.
- g. Impuestos, tasas y sellados.

Patentes: típico costo periódico vinculado a la unidad. Considerando la incidencia decreciente en razón de la antigüedad de la unidad, deberá computarse el valor que corresponda a una unidad en la mitad de su vida útil. En el rubro patente, se considera una alícuota vigente para la provincia de Tucumán del 2% sobre el valor del vehículo.

3. Depreciación del material rodante: en el caso del costo del material rodante a ser computado, se lo considera como un costo fijo, teniendo en cuenta un periodo de recambio o reposición de la unidad a ser utilizada, que la empresa proyecta para continuar trabajando en condiciones normales de operación. Desde el punto de vista práctico se puede considerar este costo de reposición como un costo oculto a tener en cuenta para no descapitalizar la empresa. A nivel de

la empresa en general y desde el punto de vista impositivo no hay emisión de comprobantes formalizados para el cálculo de las depreciaciones o normas técnicas, lo que implica un tratamiento distinto a las Normas Profesionales que se recomiendan para la valuación de Activos y Pasivos. Teniendo en cuenta la dificultad de arribar a un valor técnico, se desemboca en la generalizada aplicación del criterio de la “línea recta”, relativamente simple y de fácil aplicación. Para evitar recálculos en ocasión de las declaraciones juradas de Impuesto a las Ganancias, se calculan las depreciaciones en base a una cuota constante (línea recta) y en los plazos de vida útil aceptados impositivamente. Este criterio de depreciación del material rodante es aplicable también para los acoplados. En todos los casos (material rodante y acoplado) los costos por depreciación se realizan netos de IVA y de otros impuestos que pudieran existir.

4. Alquileres: se considera una suma fija mensual por equipo, en base a información de mercado.
5. Gastos Generales: se estiman gastos tales como verificaciones de los rodados, lavado, lonería, gastos administrativos, inscripciones, etc.
6. Personal Administrativo: personal mensualizado según lo establecido en el CCT que rige la actividad.

Además se establecen los honorarios del Contador Público con una suma fija predeterminada.

#### 4.- Análisis de los costos variables:

“Los costos variables son aquellos que en su cuantía total varían conforme a cambios en el volumen real de actividad, siguiendo el mismo sentido de dichos

cambios, con prescindencia del tipo de relación o ley que rija su vinculación con aquél. Esto significa que no necesariamente la variación debe ser estrictamente proporcional, pudiendo ser la relación diferente pero no inversa, es decir, que lo que debe mantenerse es la relación constante; a mayor producción incurrida mayor costo.”<sup>(6)</sup>

Gráficamente:

#### Costos Variables Totales

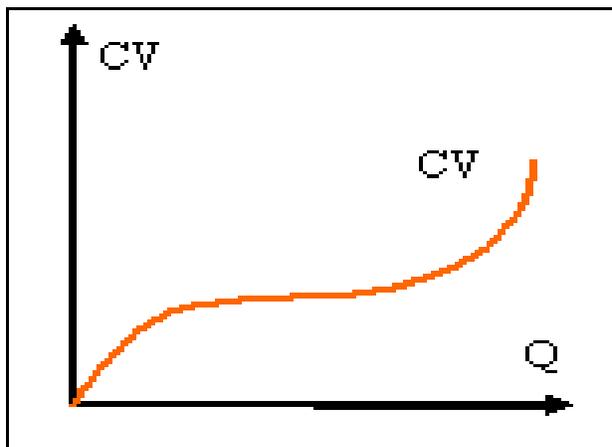


Figura 4. Gráfico de costos variables totales.

Los principales rubros a tener en cuenta son:

#### **Personal** (parte variable)

Se detallan a ítems como:

- *Horas Extras por kilometraje recorrido y Viáticos*: los cuales surgen de los respectivos costos/Km. estipulados, con sus correspondientes cargas sociales
- *Adicionales de sueldos*: incorpora conceptos como Control de descarga y Permanencia fuera de la residencia habitual más sus cargas sociales.

---

<sup>(6)</sup> Ibidem,, pág. 28.

- *La provisión de SAC:* que al igual que los costos fijos, es una mensualización que se relaciona con la parte variable del SAC.

### **Gastos de explotación**

- *Combustibles:* El costo del combustible, en todos los casos, se considera neto de IVA, de ITC (Impuesto a la Transferencia de Combustibles) y de otras percepciones o retenciones que pudieran existir. Se considera un consumo estándar de 0,3704 litros/Km. recorridos. Es decir, una relación de 2,7Km. por cada litro de consumo. A su vez se considera un Consumo Diferencial por camino llano natural de un 5% para larga distancia, alcanzando 0,5852 litros/Km. (1,7Km. por litro). El costo de precio/litro es siempre analizado para tres situaciones:
  - > Tarjeta (en general YER, esta tarjeta es un medio de pago para obtener descuentos en el pago del combustible), surtidor y granel.
  - > En el caso de transporte de carga se considera la información promedio país (un precio a nivel país en base a la participación de las unidades radicadas en cada jurisdicción donde las más importantes son Bs. As, CABA, Santa Fe y Córdoba y representan el 75% del total).
- *Lubricantes:* en cuanto a la incidencia del lubricante en los costos, se dice que es un ítem tradicional en el análisis de costos. Sin embargo puede estar incluido en el rubro Reparaciones.
- *Neumáticos:* para el costo del neumático se estima una vida útil estándar de 140.000Km. incluyendo un recapado. Para el cálculo del costo se considera el promedio ponderado (neto de IVA), en relación a la participación de cada marca o modelo en el mercado.

- *Otros*: cambio de aceite (motor, diferencial y caja de velocidad)

**Mantenimiento** (preventivo y correctivo):

El costo de las “Reparaciones” se refiere al mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, lo que incluye el Mantenimiento Preventivo más todas las reparaciones que fueran necesarias durante la vigencia de la utilización del equipo, considerando distintos costos según los modos de transporte y la antigüedad de los mismos. El cálculo se realiza a partir de información brindada por la firma Scania, la cual según consultas realizadas puede ser un indicador de referencia. El mantenimiento incluye el costo del lubricante y la mano de obra.

- *Peajes*: se utiliza una combinación de esquema de peaje provincial y el esquema de peaje nacional para larga distancia.
- *Costo Financiero*: El Costo Financiero (o la Financiación) está representado por el interés devengado por el uso del capital, referido a la renovación de las unidades que componen la flota de una determinada firma. Puede explicarse según dos enfoques:
  - > Enfoque Económico: el cual computa tanto el interés por la financiación de terceros como el imputable al capital propio.
  - > Enfoque Contable: se refiere al generado por la financiación ajena.

Para ésta proyección se entiende como una proyección del costo sobre el capital del giro de la empresa.

## CAPÍTULO IV

### DETERMINACION DEL COSTO DEL TRANSPORTE

**Sumario:** 1.- Pautas básicas para el análisis. 2.- Determinación del costo de Transporte de Carga Nacional e Internacional. 3.- Costos en función de la capacidad de carga. 4.- Fijación de las tarifas.-

#### 1.- Pautas básicas para el análisis:

En el presente capítulo se analizan los determinantes de los costos para la obtención del valor de un flete. A tal fin se establecen una serie de pautas a partir de las cuales se pretende establecer un esquema que muestre analíticamente su composición.

Para este análisis se relevaron datos de una empresa local del sector Transporte de Carga (Transporte Astorga) con el propósito de determinar el valor de un flete que optimice los costos para obtener una rentabilidad esperada. El análisis se inicia con datos reales obtenidos de la mencionada firma donde se intenta reproducir

la función de producción de la misma, que vende servicios de transporte puro, sin incluir ninguna actividad complementaria o conexas.

Transporte Astorga cuenta con un camión marca Scania Modelo 1990, que posee una capacidad de carga neta de 29.500 kilogramos ya que el valor de la tara (peso del camión vacío) es de 15.500 kilogramos.

Respecto del rubro amortización se siguió el criterio general de amortización en línea recta, es decir amortizar el vehículo en función de los años de vida útil asignada contablemente y aceptados impositivamente. (cinco años según consulta efectuada a la tabla proporcionada por AFIP para el cálculo del Impuesto a las Ganancias). Por tal motivo se observa que no existe cuota de amortización alguna ya que el vehículo se encuentra totalmente amortizado a la fecha y no posee valor residual contable alguno.

Para los rubros de sueldos se tomaron como referencia los valores generales establecidos en el Convenio Colectivo de Trabajo N° 40/89 del Sindicato de Choferes de Camiones para el mes de análisis.

En los siguientes puntos se analizarán los dos circuitos de rutas para las cuales se realizará la determinación de los costos de transporte. Uno de los trayectos a analizar será el del transporte nacional con origen en San Miguel de Tucumán y destino Buenos Aires, Capital Federal y viceversa. El otro trayecto será el de un viaje internacional con origen en La ciudad de Salta, Argentina y destino ciudad de Villazón, Bolivia.

## 2.- Determinación del costo de transporte de carga Nacional e Internacional:

Para determinar la ubicación geográfica de los recorridos, se expone primero el trazado de la ruta Tucumán-Buenos Aires:

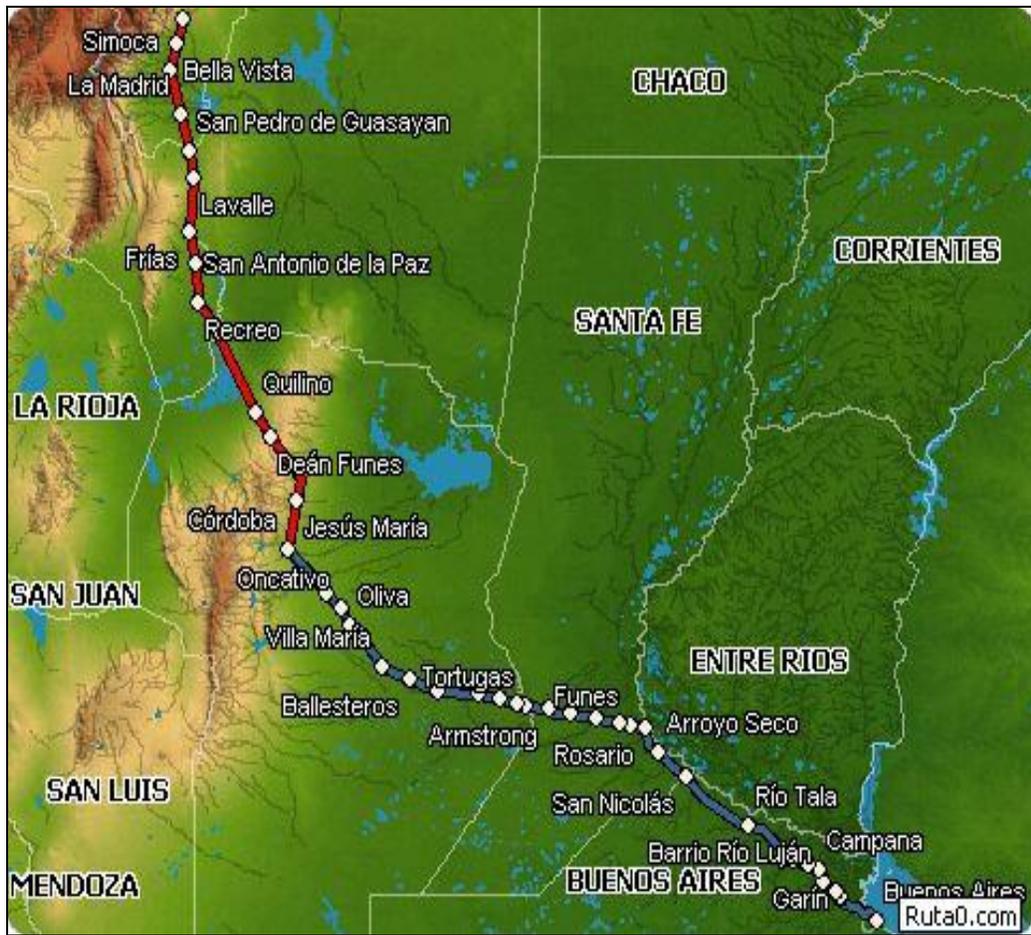


Figura 5. Ruta Buenos Aires – Tucumán.

<b>TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS</b>					
<b>TRANSPORTE ASTORGA</b>					
<b>DETERMINACION COSTO DEL FLETE</b>					
<b>LARGA DISTANCIA</b>		<b>Viaje ida y vuelta Tucumán-Bs. As.</b>			
RECORRIDO EN Km. MES		Viajes x mes	Km. x viaje	chofer	Seguro/unidad
10400Km.		4	2600	1	1

<b>CUADRO DE COSTOS</b>					
<b>COSTOS FIJOS</b>	<b>INSUMOS</b>	<b>Ref.</b>	<b>\$/Mes</b>	<b>\$/VIAJE</b>	<b>\$/Km.</b>
	Personal (Conducción)	1	\$ 4.765,70	\$ 1.191,43	\$ 0,46
	Provisión SAC	2	\$ 396,98	\$ 99,25	\$ 0,04
	Previsión Personal	3	\$ 317,71	\$ 79,43	\$ 0,03
	Vacaciones	4	\$ 826,06	\$ 206,52	\$ 0,08
	Cargas Sociales	5	\$ 1.450,48	\$ 362,62	\$ 0,14
	Imp. Salud Pública	6	\$ 157,66	\$ 39,42	\$ 0,02
	ART	7	\$ 0,60	\$ 0,15	\$ 0,00
	Seguros Material Rodante	8	\$ 605,00	\$ 151,25	\$ 0,06
	Alquiler Garage	9	\$ 480,00	\$ 120,00	\$ 0,05
	Gastos Generales	10	\$ 1.859,17	\$ 464,79	\$ 0,18
	Patentes y Tasas	11	\$ 301,89	\$ 75,47	\$ 0,03
	Honorarios Profesionales	12	\$ 2.000,00	\$ 500,00	\$ 0,19
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>\$ 13.161,25</b>	<b>\$ 3.290,31</b>	<b>\$ 1,27</b>

<b>CUADRO DE COSTOS</b>					
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>INSUMOS</b>	<b>Ref.</b>	<b>\$/Mes</b>	<b>\$/VIAJE</b>	<b>\$/Km.</b>
	Horas Extras	13	\$ 3.239,08	\$ 809,77	\$ 0,31
	Viáticos	13	\$ 3.239,08	\$ 809,77	\$ 0,31
	Adicionales Sueldos	14	\$ 2.320,48	\$ 580,12	\$ 0,22
	Provisión SAC	2	\$ 733,22	\$ 183,30	\$ 0,07
	Cargas Sociales	5	\$ 2.192,33	\$ 548,08	\$ 0,21
	Imp. Salud Pública	6	\$ 238,30	\$ 59,57	\$ 0,02
	ART	7	\$ 2.274,38	\$ 568,60	\$ 0,22
	Seguro carga	15	\$ 1.840,80	\$ 460,20	\$ 0,18
	Combustible	16	\$ 33.090,91	\$ 8.272,73	\$ 3,18
	Neumáticos	17	\$ 8.022,86	\$ 2.005,71	\$ 0,77
	Reparaciones y mantenimiento	18	\$ 3.406,24	\$ 851,56	\$ 0,33
	Peajes	19	\$ 600,00	\$ 150,00	\$ 0,06
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>			<b>\$ 61.197,67</b>	<b>\$ 15.299,42</b>	<b>\$ 5,88</b>
<b>TOTAL COSTOS FIJOS + VARIABLES</b>			<b>\$ 74.358,93</b>	<b>\$ 18.589,73</b>	<b>\$ 7,15</b>

El segundo trazado corresponde a la ruta Salta-Villazón (Bolivia):



Figura 6. Ruta Salta - Villazón.

TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS				
TRANSPORTE ASTORGA				
DETERMINACION COSTO DEL FLETE				
LARGA DISTANCIA	Viaje Ida y Vuelta Salta - Villazón			
RECORRIDO EN Km. MES	Viajes x mes	Km. x viaje	chofer	Seguro/unidad
	3200	4	800	1

<b>CUADRO DE COSTOS</b>					
<b>COSTOS FIJOS</b>	<b>INSUMOS</b>	<b>Ref.</b>	<b>\$/Mes</b>	<b>\$/VIAJE</b>	<b>\$/Km.</b>
	Personal (Conducción)	1	\$ 4.765,70	\$ 1.191,43	\$ 1,49
	Provisión SAC	2	\$ 396,98	\$ 99,25	\$ 0,12
	Previsión Personal	3	\$ 317,71	\$ 79,43	\$ 0,10
	Vacaciones	4	\$ 826,06	\$ 206,52	\$ 0,26
	Cargas Sociales	5	\$ 1.450,48	\$ 362,62	\$ 0,45
	Imp. Salud Pública	6	\$ 157,66	\$ 39,42	\$ 0,05
	ART	7	\$ 0,60	\$ 0,15	\$ 0,00
	Seguros Material Rodante	8	\$ 605,00	\$ 151,25	\$ 0,19
	Alquiler Garaje	9	\$ 480,00	\$ 120,00	\$ 0,15
	Gastos Generales	10	\$ 1.859,17	\$ 464,79	\$ 0,58
	Patentes y Tasas	11	\$ 301,89	\$ 75,47	\$ 0,09
	Gastos Aduaneros	20	\$ 1.460,00	\$ 365,00	\$ 0,46
	Honorarios Profesionales	12	\$ 2.000,00	\$ 500,00	\$ 0,63
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>14.621,25</b>	<b>\$ 3.655,31</b>	<b>\$ 4,57</b>

<b>CUADRO DE COSTOS</b>					
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>INSUMOS</b>	<b>Ref</b>	<b>\$/Mes</b>	<b>\$/VIAJE</b>	<b>\$/Km.</b>
	Horas Extras	13	\$ 996,64	\$ 249,16	\$ 0,31
	Viáticos	13	\$ 996,64	\$ 249,16	\$ 0,31
	Adicionales Sueldos	14	\$ 2.898,84	\$ 724,71	\$ 0,91
	Provisión SAC	2	\$ 407,66	\$ 101,92	\$ 0,13
	Cargas Sociales	5	\$ 1.218,95	\$ 304,74	\$ 0,38
	Imp. Salud Pública	6	\$ 132,49	\$ 33,12	\$ 0,04
	ART	7	\$ 1.250,38	\$ 312,60	\$ 0,39
	Seguro carga	15	\$ 1.840,80	\$ 460,20	\$ 0,58
	Combustible	16	\$ 10.181,82	\$ 2.545,46	\$ 3,18
	Neumáticos	17	\$ 2.468,57	\$ 617,14	\$ 0,77
	Reparaciones y mantenimiento	18	\$ 2.559,61	\$ 639,90	\$ 0,80
	Peajes	19	\$ 68,00	\$ 17,00	\$ 0,02
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>			<b>\$25.020,41</b>	<b>\$ 6.255,10</b>	<b>\$ 7,82</b>
<b>TOTAL COSTOS FIJOS + VARIABLES</b>			<b>\$39.641,66</b>	<b>\$ 9.910,42</b>	<b>\$ 12,39</b>

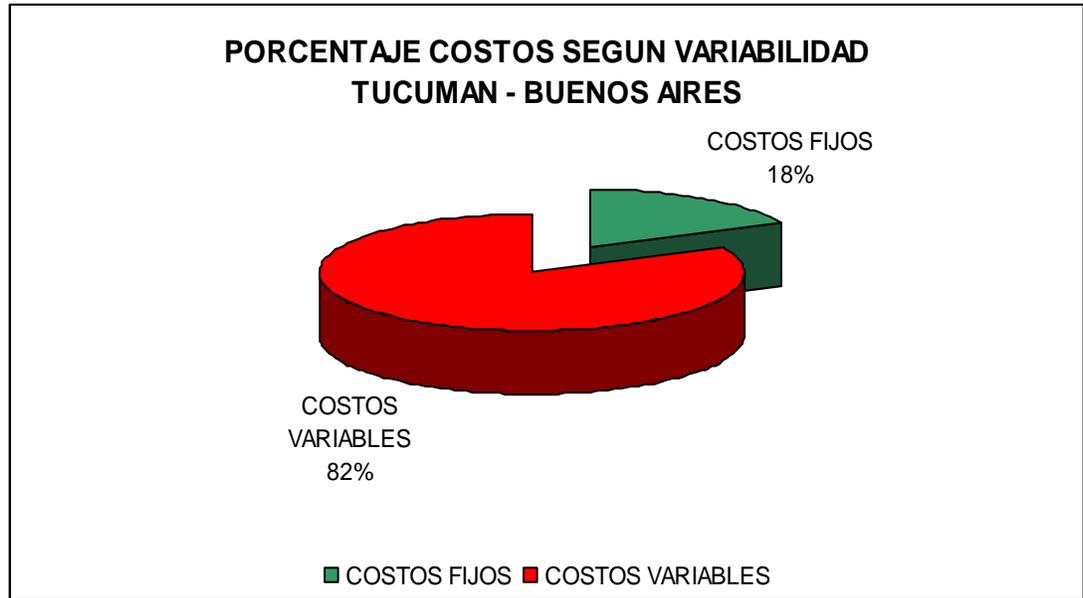


Figura 7. Composición porcentual de costos fijos y variables trayecto Buenos Aires - Tucumán.

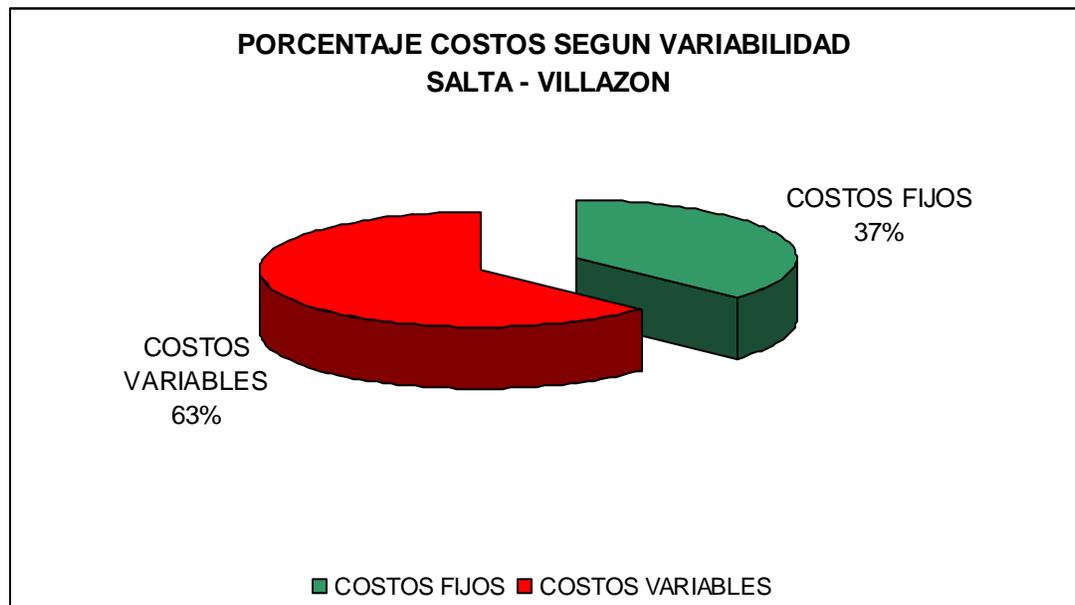


Figura 8. Composición porcentual de costos fijos y variables trayecto Salta - Villazón.

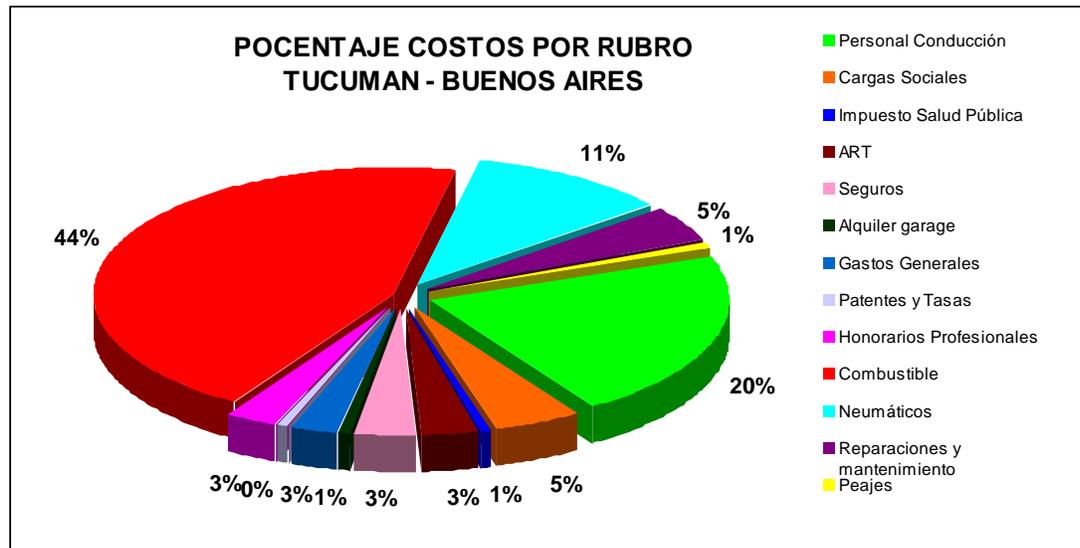


Figura 9. Composición porcentual de costos por rubro trayecto Buenos Aires - Tucumán.

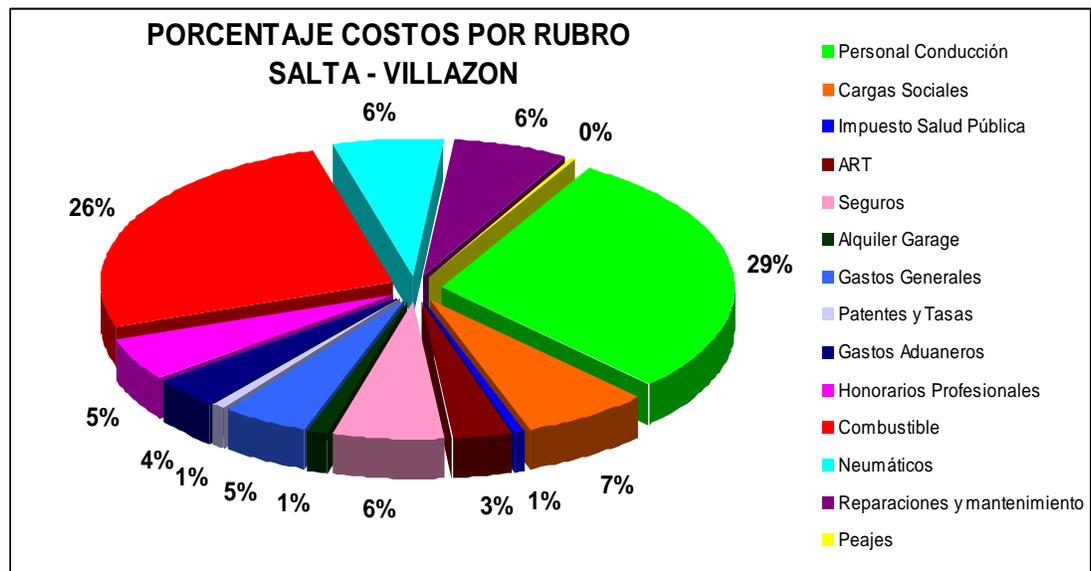


Figura 10. Composición porcentual de costos por rubro trayecto Salta – Villazón.

**Ref. 1 Personal (Conducción):** Se entiende por conductor de Larga Distancia a aquel que se encuentre afectado exclusivamente a la conducción de vehículos cuyo recorrido exceda los 100 Km. del lugar habitual de trabajo.

Este concepto incluye el ítem de Antigüedad, calculado en 1% por cada año de antigüedad, sobre la totalidad de los rubros remunerativos que establece el CCT.

Consideramos una antigüedad del chofer de 10 años.

Según el CCT 40/89 que rige la actividad establece un régimen de feriados pagos, se preste o no servicio efectivo. Para el periodo bajo análisis se establecen 2 días feriados, 24 de Marzo Día Nacional de la Memoria por la Verdad y la Justicia y 29 de Marzo viernes Santo.

Sueldo Básico para la categoría establecida (Marzo 2013)	\$4.152,51
Antigüedad (10 % s/ Básico)	\$ 415,25
Cálculo Feriados: [(Sueldo Básico + Antigüedad) / 25]*2	
[ \$4.152,51 + \$415,25 ) / 25]*2	\$ 197, 94
Total Personal Conducción	\$ 4.765,70

**Ref. 2 Provisión para SAC:** Según la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (L.C.T.) se entiende por SAC a la doceava parte del total de las remuneraciones percibidas por el trabajador en el respectivo año calendario. Será pagado sobre el cálculo del 50% de la mejor remuneración mensual devengada por todo concepto dentro de los semestres que culminan en los meses de Junio y Diciembre de cada año. A los fines del cálculo mensual se considera la cuota devengada en el presente periodo de análisis (8,333 %).

Cálculo SAC Devengado Marzo 2013

Total personal conducción (Parte fija) * 8,333%	\$ 396,98
Se efectúa el cálculo sobre la parte variable trayecto Tucumán – Buenos Aires	
Horas Extras + Viáticos + Adicionales Sueldo	
$(\$3.239,08 + \$3.239,08 + \$2.324,48) * 8,333 \% =$	\$ 733,22
Se efectúa el cálculo sobre la parte variable trayecto Salta - Villazón	
Horas Extras + Viáticos + Adicionales Sueldo	
$(\$996,64 + \$996,64 + \$2.898,84) * 8,333 \% =$	\$ 407,66

**Ref. 3 Previsión Personal:** para este análisis se consideró los conceptos de licencia por enfermedades inculpables y/o accidentes de trabajo.

Licencias: El personal que faltare a su trabajo, con motivo de una enfermedad inculpable, debidamente comunicada y justificada, percibirá sus haberes los días determinados por la empresa para el pago de los mismos al personal en actividad, durante los periodos fijados en las leyes pertinentes.

Se considera un promedio de dos días de enfermedad por mes, de acuerdo a estimaciones efectuadas en base a estadísticas.

Cálculo Licencia por enfermedad:

$(\text{Total Personal conducción} / 30) * 2$	\$ 317,71
---	-----------

**Ref. 4 Vacaciones:** Las vacaciones anuales pagas del personal comprendido en este convenio se registrarán por las leyes y reglamentaciones vigentes en la L.C.T. De acuerdo a la misma corresponden “El trabajador gozará de un periodo mínimo y continuado de descanso anual remunerado por los siguientes plazos:

- a) De catorce (14) días corridos cuando la antigüedad en el empleo no exceda de cinco (5) años.
- b) De veintiún (21) días corridos cuando la antigüedad sea mayor de cinco (5) años y no exceda de diez (10).

- c) De veintiocho (28) días corridos cuando la antigüedad siendo mayor de diez (10) años no exceda de veinte (20).
- d) De treinta y cinco (35) días corridos cuando la antigüedad exceda de veinte (20) años.”<sup>(7)</sup>

Se calcula el plus vacacional para un empleado con una antigüedad de 10 años y 1 mes. Según la L.C.T. correspondería liquidar 21 días de vacaciones.

Cálculo Vacaciones:

(Total Personal Conducción/30)*10	\$ 1.588,57
(Total personal Conducción/25)*21	<u>\$ 4.003,19</u>
Total	\$ 5.591,76
Plus vacacional (\$5.591,76 - \$4.765,70)	\$ 826,06

**Ref. 5 Cargas Sociales:** son las contribuciones patronales que por ley corresponden abonar por tener personal en relación de dependencia.

Se calculan los siguientes porcentajes sobre el valor de todos los rubros asociados con el personal que están sujetos aportes y contribuciones tanto fijos como variables. A saber:

Jubilación	10,17 %
Ley 19032	1,50 %
Fondo Nacional Empleo	0,89 %
Subsidio familiar	4,44 %
Obra Social	5,40 %
ANSSAL	<u>0,60 %</u>
Porcentaje Total	23,00 %

Este porcentaje total se aplica sobre la suma de Total Personal Conducción más SAC.

---

<sup>(7)</sup> Art. 150, Ley de Contrato de Trabajo, N° 20.744 (t.o. 1976).

Devengado + Previsión por Enfermedad + Plus vacacional. (Parte Fija)
Cálculo: ( \$ 4.765,70 + \$ 396,98 + \$ 317,71 + \$ 826,06) * 23 %
\$ 6.306,45 * 23 % = \$ 1.450,48

Además se efectúa el cálculo sobre la parte variable viaje Tucumán – Buenos Aires:

Horas Extras + Viáticos + Adicionales Sueldo + SAC Variable
(\$3.239,08 + \$3.239,08 + \$2.324,48 + \$733,22) * 23 % = \$ 2.024,61

Además se efectúa el cálculo sobre la parte variable viaje Salta- Villazón:

Horas Extras + Viáticos + Adicionales Sueldo + SAC Variable
(\$ 996,64+ \$996,64 + \$2.898,84 + \$407,66) * 23 % = \$ 1.218,95

**Ref. 6 Impuesto Salud Pública:** Impuesto Provincial que posee una alícuota del 2,50 %, según lo establece el Código Tributario Provincial 5.121 aplicable sobre sueldos brutos de carácter remunerativo (fijo y variable).

Cálculo porción fija	\$ 6.306,45	* 2,50 % = \$ 157,66
Cálculo porción variables (viaje nacional)	\$ 9.531,86	* 2,50 % = \$ 238,30
Cálculo porción variables (viaje internacional)	\$ 5.299,78	* 2,50 % = \$ 132,49

**Ref. 7 ART:** Según lo establece la ley de ART se establece un monto fijo por empleado y una alícuota variable aplicable sobre los sueldos brutos determinados en el mes de análisis. Esta alícuota variable será determinada como un porcentaje sobre los conceptos remunerativos, atendiendo al riesgo involucrado en la actividad que desarrolla la firma. De acuerdo a datos reales proporcionados la ART contratada es Prevención ART siendo sus alícuotas para el mes de Marzo de 2013 las siguientes:

Fija: 0 + 0,60 (Fondo Fiduciario Obligatorio)

Variable: 14,36 %

Cálculo:

Fija			\$ 0,60
Variable (Viaje nacional)	(\$6.306,45 + \$9.531,86)	* 14,36 % =	\$ 2.274,38
Variable (Viaje Internacional)	(\$6.306,45 + \$5.299,78)	* 14,36 % =	\$ 1.250,38

**Ref.8 Seguros Material Rodante:** Es el valor mensual real estipulado según la póliza de seguro contratado. El valor abonado para el mes de Marzo de 2013 es de \$ 605,00 mensual. Este valor incluye seguro sobre el camión más el acoplado.

**Ref. 9 Alquiler Garaje:** Según datos reales proporcionados por la firma se calcula un valor de \$ 60,00 por día de estadía. La estadía promedio en otra jurisdicción es de 2 días por viaje. Por lo tanto el valor mensual a establecer será de \$60,00 \* 2días \* 4 viajes al mes = \$ 480,00

**Ref.10 Gastos Generales:** Los mismos son datos reales proporcionados por la Empresa. En ciertos casos son cifras tomadas de gastos ya erogados (como Verificación Técnica Vehicular y Teléfono) y en otros casos se trata de estimaciones basadas en promedios realizados en base a gastos erogados meses anteriores. Incluyen entre otros los siguientes conceptos:

*Verificación Técnica Vehicular:* \$ 950,00 Anual con una incidencia mensual de \$ 79,17

*Gastos Teléfono:* Abono Mensual erogado para el mes en curso \$ 500,00

*Lavado de Vehículo:* se estima un costo de lavado de vehículo de \$ 200,00

Por cada viaje efectuado la incidencia en el mes es de \$ 800,00

*Otros gastos generales:* los mismos como se dijo anteriormente son un promedio mensual oportunamente realizado por la empresa en base a gastos ya erogados. Incluye los siguientes conceptos entre otros:

Gastos papelería \$ 150,00

Encomiendas	\$ 240,00
Movilidad y Trámites	<u>\$ 90,00</u>
Subtotal Gastos	\$ 480,00

El total de gastos generales por mes es de \$1.859,17

**Ref. 11 Patentes y Tasas:** Se toma el Impuesto automotor del material rodante, con radicación en la Provincia de Tucumán. Para el mes establecido, según consulta efectuada a DGR de la Provincia de Tucumán, el valor mensual abondo para el presente periodo es de \$ 301,89.

**Ref.12 Honorarios Profesionales:** Se estima un monto fijo mensual de \$2.000,00 estipulado contractualmente, que incluye el pago de honorarios a Contador Público Nacional por liquidaciones impositivas realizadas y tareas contables varias.

**Ref. 13**

**Horas Extras:** El CCT 40/89 establece: Atento a las peculiaridades del transporte de larga distancia, los choferes de dicha categoría percibirán además de las retribuciones señaladas anteriormente \$0,31145 por kilómetro recorrido, compensándose con este importe horas extraordinarias. Queda convenido expresamente que la retribución por kilometraje se deberá abonar en todos los casos en función a los kilómetros recorridos por el conductor, aunque no hubiere trabajado horas extraordinarias en el periodo de que se trate.

**Viáticos:** Percibirán en concepto de Viáticos la suma de \$ 0,31145 por kilómetro recorrido según lo establece el CCT respectivo. El empleado deberá anticipar al personal de larga distancia a la iniciación de cada viaje una suma a cuenta de viáticos aproximada a la estimación de la duración del viaje o permanencia fuera de su residencia habitual.

	Tucumán - Buenos Aires Km./Mes : 10.400	Salta - Villazón Km./Mes: 3.200
HORAS EXTRAS \$ 0,31145 / Km	\$ 3.239,08	\$ 996,64
VIATICOS \$ 0,31145 / Km.	\$ 3.239,08	\$ 996,64

**Ref. 14**

**Adicionales Sueldos:** Se abona por los siguientes conceptos:

**Permanencia fuera de la residencia habitual:** En los casos en que el personal de larga distancia debiera permanecer en las cabeceras y/o fuera de su residencia habitual por razones de servicio una vez transcurridas las primeras doce horas de actividad forzosa como consecuencia del descanso parcial previsto, el empleador deberá abonarle por cada 24 horas continuadas o fracción mayor de 12 horas la suma de \$ 117,54 por día y por persona para viajes realizados dentro del territorio nacional. Para viajes internacionales la suma se fija en \$ 173,02 por día y por persona. Se estima una permanencia fuera de la residencia de 2 días por cada viaje efectuado para el trayecto Tucumán – Buenos Aires y de 1 día para el trayecto Salta – Villazón.

	<b>Tucumán - Buenos Aires</b>	<b>Salta - Villazón</b>
\$/Día Permanencia	\$ 117,04	\$ 224,24
Días Permanencia/Mes	8	4
Total Permanencia	\$ 936,32	896,96

**Control de descarga:** Cuando el conductor de larga distancia, dentro de las normas legales y convencionales vigentes, aceptare realizar operaciones de control de descarga, o en su defecto permaneciere afectado al vehículo mientras se realiza la misma, en el destino final del viaje, percibirá por tal tarea el importe equivalente a \$

173,02 por día. Para el trayecto nacional se consideran dos descargas por viaje (ida y vuelta) al igual que para el internacional.

	<b>Tucumán - Buenos Aires</b>	<b>Salta - Villazón</b>
\$/Descarga	\$ 173,02	\$ 173,02
Descargas/Mes	8	8
Total Control Descarga	\$ 1.384,16	\$ 1.384,16

Total Adicionales Sueldos Tucumán – Buenos Aires	\$ 2.320,48
--	-------------

**Viáticos por cruce de frontera:** Los Conductores percibirán en concepto de Comidas y/o Viáticos especiales, por cada cruce de Frontera la suma de \$ 154,43. En el mes se computan cuatro cruces de frontera (uno por viaje) que arroja un importe de \$ 617,72.

Total Adicionales Sueldos Salta – Villazón	\$2.898,84
--	------------

**Ref. 15 Seguro de la carga:** Se toma un porcentaje establecido sobre el valor de la mercadería que se transporta. A los fines del cálculo para el mes de marzo de 2013 se transportó una carga consistente en 590 bolsas de harina. El valor de la bolsa para dicho periodo era de \$ 130. Por lo tanto tenemos un valor de la carga de \$ 76.700. El porcentaje de seguro establecido es de seis por mil sobre el valor de la carga por cada viaje. Se estiman al mes cuatro viajes.

Cálculo: $\$76.700 * 6$ por mil
---------------------------------

\$460,20 por viaje
--------------------

\$1.840,80 por mes (4 viajes al mes)
--------------------------------------

**Ref. 16 Combustible:** En base a análisis efectuados por técnicos del sector para la FADEEAC y promedios reales observados en el rendimiento del combustible con el vehículo de la empresa, se asigna un consumo promedio de 2,2 Km./litro de gasoil, atendiendo al rendimiento del combustible y estado de las carreteras. El valor del litro de gasoil para el mes establecido es de \$7/litro.

Cálculo Mensual de combustible:	
Viaje Nacional:	$(10.400\text{Km.} / 2,2\text{Km./litro}) * \$7,00 = \$ 33.090,91$
Viaje Internacional:	$(3.200\text{Km.} / 2,2\text{Km./litro}) * \$7,00 = \$ 10.181,82$

**Ref. 17 Neumáticos:** Se toma el valor de reposición de una cubierta para el mes de marzo de 2013 de características similares a las empleadas por la empresa para el material rodante. El rendimiento de cada cubierta se estima en 140.000Km. Asimismo el camión más el acoplado constan de 18 cubiertas. Por lo tanto, la incidencia para el mes de análisis con un costo de reposición sería la siguiente:

Viaje Nacional:	$(\$ 6.000,00 / 140.000 \text{ Km.}) * 18 \text{ cubiertas} * 10.400\text{Km.} / \text{Mes} = \$ 8.022,86$
Viaje Internacional:	$(\$ 6000,00 / 140.000\text{Km.}) * 18 \text{ cubiertas} * 3.200 \text{ Km.} / \text{Mes} = \$ 2468,57$

**Ref. 18 Reparaciones y Mantenimiento:** Este ítem incluye los costos necesarios para el mantenimiento y reparación del material rodante. Son costos típicos en que se incurren en una empresa de transporte de cargas. Incluye los siguientes conceptos mensuales para el trayecto que cubre Tucumán – Buenos Aires:

Cambio de 2 filtros de gasoil cada 10.000Km.	
$(\$ 111,32 / 10.000 \text{ Km.}) * 10.400\text{Km.} / \text{mes} =$	\$ 115,77
Cambio de filtro de aceite cada 10.000Km.	
$(\$ 53,24 / 10.000\text{Km.}) * 10.400\text{Km.} / \text{mes} =$	\$ 55,37
Cambio de filtro de agua cada 10.000Km.	
$(\$ 171,32 / 10.000\text{Km.}) * 10.400\text{Km.} / \text{mes} =$	\$ 178,17
Cambio de filtro de aire cada 20.000Km.	
$(\$ 660,00 / 20.000\text{Km}) * 10.400\text{Km.} / \text{mes} =$	\$ 343,20
Cambio de aceite cada 10.000Km.	
$(\$ 510,00 / 10.000\text{Km.}) * 10.400\text{Km.} / \text{mes} =$	\$ 530,40
Tren delantero y elástico se lo realiza en forma anual	

(\$ 9.000 / 12 meses) =	\$ 750,00
Cambio de 2 baterías cada 24 meses	
(\$ 2.400 / 24 meses) =	\$ 100,00
Valor mano de obra, estimación anual	
(\$ 16.000 / 12 meses) =	<u>\$ 1.333,33</u>
Total mensual reparación y mantenimiento	\$ 3.406,24

Para el trayecto Salta – Villazón se detallan los siguientes gastos:

Cambio de 2 filtros de gasoil cada 10.000Km.	
(\$ 111,32 / 10.000Km.) * 3200Km. /mes =	\$35,62
Cambio de filtro de aceite cada 10.000Km.	
(\$ 53,24 / 10.000Km.) * 3.200 Km. /mes =	\$ 17,04
Cambio de filtro de agua cada 10.000Km.	
(\$ 171,32 / 10.000Km.) * 3.200Km./mes =	\$ 54,82
Cambio de filtro de aire cada 20.000Km.	
(\$ 660,00 / 20.000Km.) * 3.200Km./mes =	\$ 105,60
Cambio de aceite cada 10.000 Km.	
(\$ 510,00 / 10.000Km.) * 3.200 Km./mes =	\$ 163,20
Tren delantero y elástico se lo realiza en forma anual	
(\$ 9.000 / 12 meses) =	\$ 750,00
Cambio de 2 baterías cada 24 meses	
(\$ 2.400 / 24 meses) =	\$ 100,00
Valor mano de obra, estimación anual	
(\$ 16.000 / 12 meses) =	<u>\$ 1.333,33</u>
Total mensual reparación y mantenimiento	\$ 2.559,61

**Ref. 19 Peajes:** Se calcula un valor total de peajes en el trayecto Tucumán – Buenos Aires de \$ 150,00. Para el mes en curso la erogación por este concepto será la siguiente:

$\$150 * 4 \text{ viajes al mes} = \$ 600,00$
---

Para el trayecto Salta - Villazón se calcula un valor total mensual de:

$\$17 * 4 \text{ viajes al mes} = \$ 68,00$
---

**Ref. 20 Gastos Aduaneros:** Son gastos que hacen a la fiscalización y facilitación de las operaciones de comercio internacional basándose en el principio de la buena fe y actuando conforme a los principios de transparencia y probidad. Incluye los siguientes conceptos:

- Pago al despachante de Aduana por confección del Manifiesto Internacional de Carga (MIC) y del Despacho de Tránsito Aduanero (DTA) en frontera nacional. El valor por viaje es de \$200,00. Por lo tanto su incidencia mensual es de \$800,00.
- Pago al Despachante de Aduana en Frontera Boliviana \$ 50,00 por viaje. Valor mensual \$ 200,00.
- Habilitación en Aduana Argentina \$40,00 por viaje. Valor por mes \$ 160,00.
- Balanza, migración, fumigación y entrada a La Quiaca (Provincia de Jujuy): \$ 75,00 por viaje. Incidencia mensual \$ 300,00.

De acuerdo a los gastos enunciados anteriormente se calcula un valor mensual para los gastos de Aduana de \$ 1.460,00.

### 3.- Costos en función de la capacidad de carga:

“La capacidad de producción de una actividad operativa en una empresa está representada por la cantidad de unidades de productos (bienes o servicios) o

tiempos disponibles para ese objetivo que, en condiciones normales puede procesar y terminar el mismo, durante un lapso, con los recursos humanos, el equipamiento y las instalaciones productivas de que dispone. La combinación de las capacidades de producción de todas las actividades de una empresa, representan la capacidad de producción de la misma.”<sup>(8)</sup>

La capacidad de producción normal nunca es la máxima disponible ya que siempre existen tiempos perdidos que son normales para la empresa.

Uno de los factores que puede surgir como consecuencia del uso de una determinada capacidad es la existencia o no de lo que se denomina Capacidad Ociosa, la cual se define como aquella capacidad no utilizada. Dicho de otra forma puede considerarse como la diferencia entre la capacidad normal y el nivel de actividad realmente desarrollado, el cual es menor que el de la capacidad normal.

“Suele denominarse capacidad ociosa a la capacidad de producción no utilizada o, lo que es lo mismo, a aquella parte de los factores fijos, tanto estructurales como operativos, no usada en la producción. Es también común definir la capacidad ociosa como la diferencia entre la producción posible de alcanzarse (sinónimo de capacidad máxima práctica de producción) y la producción realmente efectuada (volumen de producción real).”<sup>(9)</sup>

Para poder valorizar aquella ociosidad es necesario establecer lo que se denomina “costo de la capacidad ociosa”, que se obtiene aplicando la cuota presupuestada fija (Cpf.) a la Capacidad Ociosa (C. O.).

Esquemáticamente:

$$\text{COSTO DE C.O} = \text{Cpf.} \times \text{C.O}$$

De la información relevada de Transporte Astorga se obtuvieron los datos necesarios para el presente análisis, que es obtener el costo de la ociosidad considerando que existe la posibilidad de que en un determinado viaje, el material rodante puede retornar sin la carga completa, es decir, a una capacidad inferior de la normal.

---

<sup>(8)</sup> GIMENEZ, Carlos Manuel, Op. Cit., pág. 74.

<sup>(9)</sup> OSORIO, Oscar M., La capacidad de producción y los costos, 2º edición, Ediciones Macchi, (Buenos Aires, 1992), pág. 133.

Atendiendo a que la capacidad normal de carga del material rodante es de 59.000Kg para un viaje de ida y vuelta, y a modo de ejemplificar el tema de la ociosidad, consideraremos un viaje de ida con carga completa (29.500Kg) y de vuelta con una carga de 19.000Kg., es decir, con una carga total de 48.500Kg y una ociosidad de 10.500Kg.

Para el siguiente ejemplo se consideran los Costos Fijos totales del trayecto Tucumán – Buenos Aires: Costos Fijos totales = \$3.290,31

Determinación de la Cuota presupuestada fija:

$$\text{Cpf.} = \frac{\text{Costos Fijos totales}}{\text{Cap. Normal}}$$

Cap. Normal

$$\text{Cpf.} = \frac{\$ 3.290,31}{59.000\text{Kg}}$$

59.000Kg

$$\text{Cpf.} = \$ 0,0558/\text{Kg.}$$

Determinación del Costo de la capacidad ociosa:

$$\text{COSTO C.O} = \$ 0,0558/\text{Kg.} \times 10.500\text{Kg.}$$

$$\text{COSTO C.O} = \$ 585,90$$

Gráficamente:

### Capacidad Ociosa

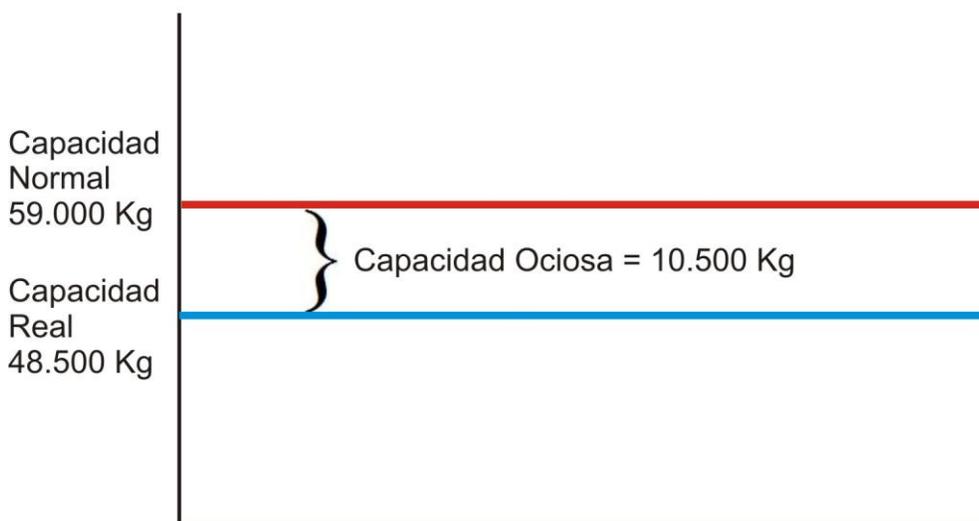


Figura 11. Gráfico de capacidad ociosa.

## Costo Capacidad Ociosa

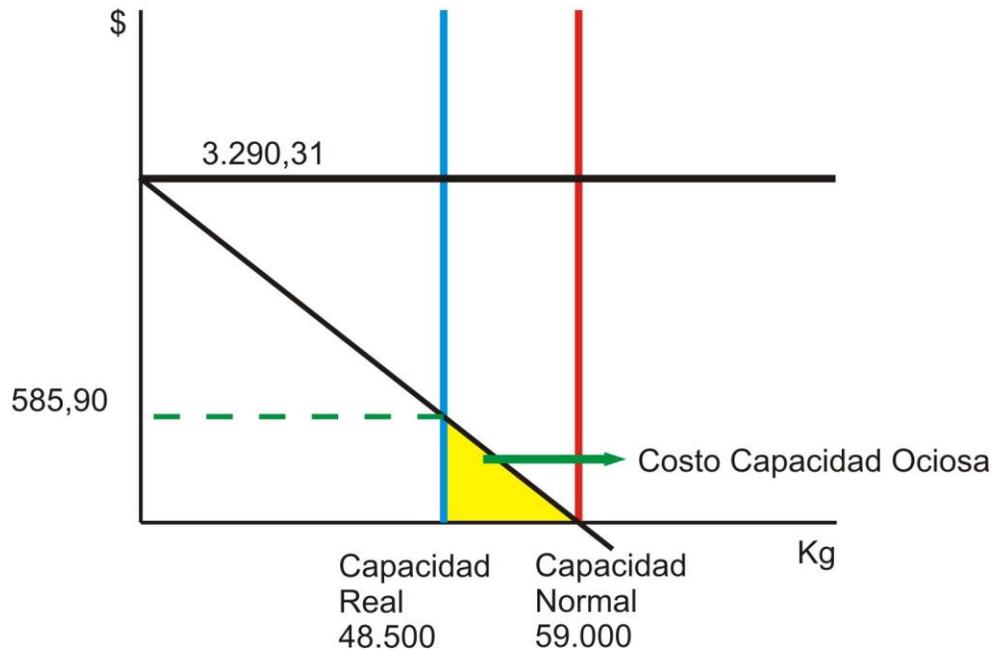


Figura 12. Gráfico de costo de capacidad ociosa.

#### 4.- Fijación de las tarifas:

Las decisiones sobre precios son, probablemente, las más importantes para la vida de una empresa. Y ésta es una afirmación que se respalda en dichos de los propios empresarios, más allá de cualquier consideración teórica que se pueda efectuar académicamente. Además de ello, las decisiones sobre precios resultan ser las más usuales y frecuentes en la realidad empresarial, ya que se toman permanentemente, y aun cuando se resuelve no modificar un precio, ello implica una decisión. Es por todo esto, que el tema “fijación de precios”, resulta vital para el desenvolvimiento adecuado de la gestión y el éxito de un negocio.

Los precios de los servicios de transporte carretero de carga no son un dato recabado de manera sistemática por las estadísticas oficiales o por organismos o entidades relacionadas con la actividad. A lo sumo, algunas entidades gremiales

empresarias, como la FADEEAC, realizan un seguimiento de los costos de producción de los servicios como guía a dar a sus asociados, al momento de realizar los contratos de transporte.

De todas maneras, existen algunas mediciones puntuales para determinados tráficos efectuadas para estudios particularizados, pero que, en general, se refieren a precios medios de cada sector y no a precios relativos al transporte de determinados productos.

Más allá de presiones permanentes de algunos sectores transportistas por establecer precios sostén para el transporte de algunos productos o de la existencia de “precios de referencia” establecidos en comisiones provinciales para productos generalmente asociados a éstas economías regionales, la fijación de los precios en el transporte de nuestro país surge de las condiciones imperantes en el mercado en cada momento en particular.

En ambientes desregulados, la formación de los precios es producto de la morfología del mercado en cuestión o, si se quiere, de la posibilidad práctica que tiene cada parte interesada de arbitrar sobre el nivel de aquéllos. Éste es el caso del transporte carretero.

Para poder ejemplificar la fijación de la tarifa en base a la estructura de costos analizada en este trabajo, y a modo de guía, se desarrolla la siguiente fórmula:

$$\text{Precio} = \text{Costo} + \text{IVA} + \text{Gastos Comercialización} + \% \text{ Utilidad}$$

**Costo:** Se determina en base a la estructura analizada en el presente capítulo.

**IVA:** Se establece una alícuota general de 21 % sobre el valor del flete, para el caso de empresas de prestaciones de servicios de transporte según lo dispone en su Art. 28 la ley de Impuesto al Valor Agregado (Ley N° 23.349)

**Gastos comercialización:** Se estiman en un 5 % sobre el valor del flete. Incluye entre otros Gastos Publicidad y promoción y gastos de vehículos.

**Utilidad:** es el porcentaje estimado de ganancia que el empresario establece como razonable para que la actividad resulte rentable. Se estima este porcentaje en un 20 % sobre el valor del flete.

Para el análisis de esta tarifa consideraremos los dos trayectos analizados para la determinación de los costos.

**Tarifa trayecto Tucumán – Buenos Aires (Precio por viaje)**

$\text{Precio} = \text{Costos} + \text{IVA} + \text{Gastos comercialización} + \% \text{ Utilidad}$
---

$$X = \$ 18.589,73/\text{Viaje} + 21\% X + 5\% X + 20\% X$$

$$X = \$ 18.589,73/\text{Viaje} + 0,46 X$$

$$X = \frac{\$ 18.589,73/\text{Viaje}}{0,54}$$

$$X = \$ 34.425,43/\text{Viaje}$$

Por lo tanto la utilidad para el transportista será la siguiente:

$$\text{Utilidad} = 20\% * \text{valor flete}$$

$$= 20\% * \$34.425,43/\text{Viaje}$$

$$= \$6.885,09/\text{Viaje}$$

**Tarifa trayecto Salta – Villazón (Bolivia)**

$\text{Precio} = \text{Costos} + \text{IVA} + \text{Gastos comercialización} + \% \text{ Utilidad}$
---

$$X = \$9.910,42/\text{Viaje} + 21\% X + 5\% X + 20\% X$$

$$X = \$9.910,42/\text{Viaje} + 0,46 X$$

$$X = \frac{\$9.910,42/\text{Viaje}}{0,54}$$

$$X = \$ 18.352,63/\text{Viaje}$$

Por lo tanto la utilidad para el transportista será la siguiente:

$$\text{Utilidad} = 20\% * \text{valor flete}$$

$$= 20\% * \$18.352,63/\text{Viaje}$$

$$= \$3.670,53/\text{Viaje}$$

## **CONCLUSION**

Los costos que se determinaron son un patrón a seguir y son específicos para la empresa estudiada. Es así que dentro de la estructura los rubros pueden variar en algunos conceptos según la caracterización de cada empresa en particular, pero una consideración muy importante que debe realizarse es que dentro de esta composición de costos no se consideró la depreciación del material rodante, por estar totalmente amortizado a la fecha de análisis. Este es un costo que al momento de tomar decisiones encarece notablemente la determinación de los precios y por ello, aunque debiera computarse, no es tenido en cuenta por el empresario transportista. Es aquí donde subyace la mayor problemática, tanto en el transporte de cargas como de pasajeros, ya que si se debiera considerar el costo por depreciar los vehículos, por su gran cuantía, los precios de los servicios serían insostenibles. Aún así, en este estudio los costos resultaron un tanto elevados pero representan una situación real y una herramienta de decisión para el empresario al momento de encarar la prestación de sus servicios.

# **ANEXO**

# **TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS**

**Ley N° 24.653**

**Definición y Conceptos generales. Administración del Sistema.  
Régimen de Servicios. Disposiciones Transitorias.**

Sancionada: Junio 5 de 1996.

Promulgada de Hecho: Julio 12 de 1996.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:

## **CAPITULO I**

### **DEFINICION Y CONCEPTOS GENERALES**

**ARTÍCULO 1° — FINES.** Es objeto de esta ley obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres.

Para alcanzar estos resultados el sector dispone de condiciones y reglas similares a las del resto de la economía, con plena libertad de contratación y tráfico, a cuyo efecto cualquier persona puede prestar servicios de transporte de carga, con sólo ajustarse a esta ley.

**ARTÍCULO 2° — INTERVENCION DEL ESTADO.** Es responsabilidad del Estado Nacional garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado. En especial debe:

- a) Impedir acciones oligopólicas, concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;
- b) Garantizar el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios;
- c) Fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector en concordancia con el espíritu de la presente ley;

d) Procesar y difundir estadística y toda información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia;

e) Garantizar la seguridad en la prestación de los servicios;

f) Garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal, grave (excepto impuestos nacionales), intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por esta ley, salvo en materia de tránsito y seguridad vial.

**ARTÍCULO 3º — JURISDICCION.** La presente ley se aplica a todo traslado de bienes en automotor y a las actividades conexas con el servicio de transporte, desarrollado en el ámbito del Estado Nacional, que incluye:

a) El de carácter interjurisdiccional. Entendiéndose por tal:

1. — El efectuado entre las provincias y con la Capital Federal;

2. — El realizado en o entre puertos y aeropuertos nacionales, con una provincia o la Capital Federal.

b) El de carácter internacional, que comprende:

1. — El realizado entre la República Argentina y otro país;

2. — El efectuado entre otros países, en tránsito por éste.

Queda exceptuada la aplicación de aquella normativa cuyos aspectos estén regulados en Convenios Internacionales sobre la materia.

**ARTÍCULO 4º — DEFINICIONES.** A los fines de esta ley se entiende por:

a) Transporte de carga por carretera: al traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, por la vía pública;

b) Servicio de transporte de carga: cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización, o mediando contrato de transporte);

c) Actividades conexas al transporte: los servicios de apoyo o complemento, cuya presencia se deba al transporte, en lo que tenga relación con él;

d) Transportista: la persona física o jurídica que organizada legalmente ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación de servicios de autotransporte de carga;

e) Empresa de transporte: la que organizada según el artículo 8, presta servicio de transporte en forma habitual;

f) Transportista individual: al propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro con o sin carácter de exclusividad;

g) Transportador de carga propio, el realizado como accesorio de otra actividad, con vehículos de su propiedad, trasladando bienes para su consumo, utilización, transformación y/o comercialización y sin mediar contrato de transporte;

h) Fletero: transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal, en cuyo caso no existe relación laboral ni dependencia con el contratante.

## CAPITULO II

### ADMINISTRACION DEL SISTEMA

**ARTÍCULO 5º** — AUTORIDAD COMPETENTE. Es Autoridad de Aplicación de este régimen el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte que tiene las funciones y facultades de:

a) Dictar la reglamentación de esta ley, aplicarla, velar por su observancia y exigir su cumplimiento;

b) Participar en la elaboración y celebración de acuerdos internos e internacionales conforme la legislación vigente;

c) Delegar mediante convenio y sin resignar competencias, en autoridades provinciales, municipales u otras nacionales, funciones de administración, de fiscalización o de comprobación de faltas;

d) Adoptar las medidas excepcionales que autoriza la legislación, cuando situaciones de emergencia o que afecten la seguridad o la normal prestación del servicio, lo exigen;

e) Exigir para circular o realizar cualquier trámite, sólo la documentación establecida en el texto de esta ley;

f) Fiscalizar o investigar a los fines de esta ley, el servicio de transporte, sus operadores, bienes y dependiente y sus actividades conexas;

g) Juzgar las infracciones y aplicar las sanciones cuando corresponda, de conformidad con la legislación vigente;

h) Hacer uso legal de la fuerza, que presta el organismo policial o de seguridad requerido por funcionario autorizado para ello, a fin de imponer el cumplimiento de la normativa vigente;

i) Otorgar la habilitación profesional para conductores de este servicio;

j) Relevar el potencial y formas operativas de la actividad y procesar toda la estadística necesaria al servicio del transporte;

k) Promover con la actividad privada, coordinar y apoyar la creación de centros de transferencia multimodal;

l) Coordinar las relaciones entre poder público y sectores interesados, requerir y promover la participación de entidades empresarias y sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector;

m) Propiciar las medidas necesarias para prevenir delitos contra los bienes transportados y/o los vehículos de carga; promocionando asimismo toda medida tendiente a la disminución de los accidentes de tránsito y la protección del medio ambiente.

**ARTICULO 6º — REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR.** Créase este registro (RUTA) dependiente de la Autoridad de Aplicación, en el que debe inscribirse, en forma simple, todo el que realice transporte o servicios de transporte (como actividad exclusiva o no) y sus vehículos, como requisito indispensable para ejercer la actividad. Proporcionará la información que se le requiera reglamentariamente, la que no debe comprometer la sana competencia comercial.

Esta inscripción implica su matriculación, que lo habilita para operar en el transporte. La misma se conserva por la continuación de la actividad, pero puede ser cancelada según lo previsto en el artículo 11, inciso c) o cuando transcurran dos años

sin que haya realizado ninguna Revisión Técnica Obligatoria Periódica. En este caso puede reinscribirse.

La inscripción del vehículo se concreta cuando se realiza la mencionada revisión, con lo que queda habilitado para operar el servicio, y la conserva con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica.

La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

El transporte de carga peligrosa por tener requisitos específicos, se ajustará al régimen que se reglamente, de conformidad con la normativa de seguridad vial.

El RUTA incluye el registro del autotransporte de pasajeros y puede incluir también, convenio mediante, los registros provinciales. En su administración se promoverá la cooperación operativa de las entidades privadas del sector.

### CAPITULO III

#### REGIMEN DE SERVICIOS

**ARTÍCULO 7º** — REQUISITOS. Todo el que realice operaciones de transportes debe ajustarse a los siguientes requisitos:

a) Tener su sede legal de administración radicada en territorio de la República Argentina;

b) En el caso de las personas jurídicas, su dirección, control y representación así como su capital, no pueden pertenecer a ciudadanos extranjeros de países que mantengan vigentes restricciones jurídicas o limitaciones de hecho para el establecimiento de empresas de transporte por parte de ciudadanos argentinos o con capitales nacionales. Esta limitación es recíproca y automática y con los mismos alcances e idénticas condiciones que las establecidas en el país respectivo.

La misma es implementada por la Autoridad de Aplicación;

c) Tener sus vehículos matriculados y radicados en forma permanente y definitiva en el territorio de la República Argentina. En casos excepcionales mediante resolución fundada, la Autoridad de Aplicación eximirá de esta obligación, a solicitud

del interesado y en forma temporaria, a transportes especiales, específicos y determinados;

d) Exponer al público en los lugares de contratación y centros de transferencia, las pautas tarifarias completas;

e) Cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial exigiendo y posibilitando la capacitación profesional de los conductores y la especialización del transporte de sustancias peligrosas;

f) Exhibir para circular o realizar cualquier trámite, solamente la documentación establecida en esta ley y en la de Tránsito y Seguridad Vial;

g) No transportar pasajeros en los vehículos de carga;

h) Acondicionar y estibar adecuadamente la carga. No incluir sustancias perjudiciales a la salud en un mismo habitáculo, con mercadería de uso humano;

i) Rechazar los bultos no rotulados cuando deban estarlo. Si los mismos contienen sustancias peligrosas y no están identificadas reglamentariamente, la responsabilidad por eventuales daños o sanciones es del dador de la carga.

**ARTÍCULO 8º** — Carácter de Transportista. Son requisitos para ello:

a) Personas físicas: estar inscriptos en la matrícula de comerciante y en los organismos previsionales e impositivos correspondientes y tener domicilio real en territorio de la República;

b) Personas jurídicas: adoptar la forma de sociedad de personas, de capital o cooperativa, o Unión Transitoria de Empresas, según la legislación vigente, con radicación en el país e incluyendo el transporte en su objeto social;

c) Extranjeros: ajustarse al presente régimen salvo que lo hagan conforme a lo establecido en la ley sobre Empresas Binacionales o Convenios Internacionales que se celebren.

**ARTÍCULO 9º** — Contrato de Transporte. El mismo se instrumenta con los requisitos de ley y las siguientes condiciones:

a) En los servicios interjurisdiccionales se confeccionará carta de porte o un contrato de ejecución continuada, conforme con la reglamentación;

b) En el internacional, se emitirá el manifiesto de carga (MC) o conocimiento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;

c) Toda mercadería transportada debe ir acompañada de alguno de los documentos mencionados o remito referenciado, según corresponda.

La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

**ARTICULO 10°.** — SEGUROS OBLIGATORIOS. Todo el que realice operaciones de transporte debe contar con los seguros que se detallan a continuación, para poder circular y prestar servicios.

Su responsabilidad empieza con la recepción de la mercadería, finalizando con su entrega al consignatario o destinatario:

a) De responsabilidad civil: hacia terceros transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa del tránsito;

b) Sobre la carga: únicamente mediando contrato de transporte, debiéndose indicar en la póliza los riesgos cubiertos. El seguro será contratado por:

1. El remitente o consignatario, quien entregará al que realiza la operación de transporte antes que la carga, el certificado de cobertura reglamentario con inclusión de la cláusula de eximición de responsabilidad del transportista.

2. El que realiza la operación de transportes con cargo al dador de carga, si ésta no esta asegurada según el punto anterior. En tal caso el remitente declarará su valor al realizar el despacho, sobre cuyo monto aquél percibirá la correspondiente tasa de riesgo y hasta dónde responderá. No se admitirá reclamo por mayor valor al declarado.

**ARTICULO 11°.** — INFRACCIONES Y SANCIONES. Quienes efectúen transportes de carga por carretera, sin cumplir con los requisitos exigidos por la presente ley su reglamentación, serán pasibles de las siguientes penalidades:

a) Multa, que se gradúa en Unidades de Sanción Económica, cada una de las cuales equivale al precio de cien litros de gasoil. Se convierten a su equivalente en moneda corriente en el momento de pago. El máximo es de mil unidades por falta y de cinco mil en caso de concurso o reincidencia;

b) Suspensión temporal del permiso, como accesoria, cuyos períodos se ampliarán con el aumento de las reincidencias;

c) Cancelación definitiva del permiso, como principal o accesoria.

La tipificación de las infracciones y la graduación de las sanciones se establecen en la reglamentación de esta ley.

**ARTICULO 12°.** — CORRESPONSABILIDAD. El transportista es el responsable de las infracciones al presente régimen, pero el dador o tomador de cargas son solidarios, en tanto tengan vinculación con el hecho, en los casos del artículo 7 y por falencia o carencia de la documentación obligatoria sobre la carga.

#### CAPITULO IV

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**ARTICULO 13°.** — El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los 180 días, sin agregar requisitos ni restringir la leal competencia, sin perjuicio de que las disposiciones directamente operativas entren en vigencia a partir de su publicación.

Déjase sin efecto la Ley N 12.346 para el transporte de carga por carretera y deróganse los decretos 1494/92 y 1495/94 y todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Se invita a las provincias a dictar una legislación basada en los mismos principios y garantías del presente régimen y con disposiciones similares.

Los permisos y autorizaciones vigentes continuarán hasta cuando lo determine la reglamentación pero no antes de su vencimiento.

**ARTICULO 14°.** — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO R. PIERRI. — CARLOS F. RUCKAUF. — Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. — Edgardo Piuzzi.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS CINCO DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS.

## **TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS**

**Decreto 1035/2002**

**Apruébase la reglamentación de la Ley N° 24.653. Principios Generales Políticas del Transporte de Cargas. Registro Único del Transporte Automotor. Régimen Sancionatorio. Disposiciones Generales.**

Bs. As., 14/6/2002

VISTO el Expediente N° S01:0155810/2002 del Registro del MINISTERIO DE LA PRODUCCION y la Ley N° 24.653 de Transporte Automotor de Cargas, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 24.653 instituyó el nuevo régimen al que deberá someterse el Transporte por Automotor de Cargas de carácter nacional e internacional en la medida que no se encuentre reglado por Convenios Internacionales.

Que a través de su aplicación intentó generar las condiciones legales que permitirían el funcionamiento de un servicio eficiente, seguro, con capacidad necesaria para satisfacer los requerimientos de la demanda en un mercado cuyos precios se determinan por la libre interacción de la oferta y la demanda.

Que para cumplir con los objetivos determinados, el Artículo 6° ha creado el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), en el cual deben inscribirse en forma simple, todas aquellas que realicen transporte o servicios de transporte, en carácter de actividad exclusiva o no, como condición ineludible para ejercer dicha actividad.

Que a fin de reglamentar la Ley N° 24.653 se dictó el Decreto N° 105 de fecha 26 de enero de 1998.

Que dicha reglamentación determinó la implementación del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), estableciendo el procedimiento de inscripción y de expedición de la certificación correspondiente, pero sin unificar la documentación exigible al transportista a los fines de la

circulación, al discriminar los procedimientos en función de la categoría de cada transportista.

Que la experiencia ha demostrado la conveniencia de flexibilizar el sistema de inscripción al REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.) a fin de alcanzar en forma eficiente una adecuada organización y funcionamiento del mismo.

Que para el cumplimiento de ese primordial objetivo se estima conveniente simplificar el procedimiento de registración mediante la reformulación de las exigencias relativas a la inscripción de los transportistas en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), y de garantizar el cabal cumplimiento de la libertad de contratación, orientando al autotransporte a través de políticas que contemplen un adecuado control por parte de los organismos competentes.

Que así se ha tomado en cuenta que el régimen de inscripción del transporte por automotor de jurisdicción nacional debe permitir un control suficiente, un trámite simplificado y único, contando con los recursos informáticos que faciliten la recepción, transmisión, archivo y publicidad de las registraciones, atendiendo, al mismo tiempo, a las necesidades de seguridad jurídica.

Que en el marco del CONVENIO PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD Y LA GENERACION DE EMPLEO para el sector del transporte de carga automotor, aprobado por Decreto N° 929 de fecha 24 de julio de 2001, el GOBIERNO NACIONAL se comprometió a implementar el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.).

Que en función del conocimiento específico que nace de su competencia material, es necesario que la Autoridad de Aplicación de la Ley N° 24.653 y del presente decreto reglamente la implementación del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), respetando los citados lineamientos.

Que el sistema de transporte por automotor de cargas requiere una reglamentación oportuna, herramientas adecuadas de control y por ende una rápida sanción de las conductas reflejadas en un dinámico régimen sancionatorio.

Que ello se encuentra contemplado por la Ley N° 24.653, que constituye lo que en doctrina se ha denominado leyes penales en blanco, toda vez que permiten a la Administración aplicar las penas que definen dichas leyes, facultando a esta última, a establecer las infracciones y la graduación de las sanciones.

Que, conforme lo ha sostenido la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION, mediante el sistema de leyes penales en blanco se pretende, principalmente, lograr la eficaz y oportuna represión de ciertos hechos que, como las infracciones a las leyes reguladoras de la policía económica y de salubridad, se refieren a situaciones sociales fluctuantes que exigen una legislación de oportunidad (Dictámenes: 207:534).

Que corresponde ordenar diversos aspectos relacionados con los tipos y las escalas punitivas de forma tal que su gravedad encuentre sustento en los parámetros que regulan la actividad en la actualidad.

Que en el Capítulo III del Decreto N° 105 de fecha 26 de enero de 1998, se aprobó el régimen sancionatorio aplicable, exclusivamente, a las personas físicas o jurídicas que realicen servicios de transporte por automotor de cargas, correspondiendo disponer una tipificación diferenciada en materia de cargas generales de las de mercancías peligrosas.

Que en este contexto, cabe destacar que la aplicación de sanciones no persigue como fin la recaudación de fondos, sino que apunta a observar los principios de la prevención general, encaminando las conductas de los administrados a la observancia cabal de las normas que regulan la actividad que desarrollan.

Que en atención a las medidas que por el presente decreto se adoptan corresponde asimismo fijar las pautas para que la Autoridad de Aplicación implemente un régimen de presentación voluntaria, al cual podrán adherirse todas las personas físicas o jurídicas a las cuales se les haya labrado acta de infracción o se les hubiere aplicado sanción de multa por infracciones a las normas que regulan el autotransporte de cargas de jurisdicción nacional, que tienda a equiparar las situaciones pretéritas con la realidad imperante.

Que el régimen aprobado por el presente decreto persigue la consecución de un sistema de transporte de cargas por carretera ordenada, saneada y ágil, a la par que competitivo y ecuánime.

Que en tal sentido, y en el de la protección de los emprendimientos privados nacionales y la protección de la mano de obra involucrada en el desenvolvimiento del sector, se establece una diferenciación precisa entre los conceptos de transporte internacional y de cabotaje, con el fin de erradicar situaciones distorsivas del libre mercado, que han ocasionado en los últimos años severos perjuicios a la actividad.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA ha tomado la intervención que le compete.

Que el presente acto se dicta en virtud de las facultades conferidas por el Artículo 99, incisos 1 y 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

**Artículo 1º** — Apruébase la reglamentación de la Ley N° 24.653, que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

**Art. 2º** — Autorízase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION a aprobar un régimen de presentación voluntaria para los operadores de servicios de transporte de cargas de jurisdicción nacional con relación a las multas aplicadas impagas y a las presuntas infracciones constatadas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto, debiendo adecuarse las imputaciones en trámite y el monto de las sanciones impuestas a lo establecido en el Capítulo IV del Anexo I del presente decreto.

La referida Secretaría establecerá las condiciones para la presentación voluntaria, así como los modos y plazos de pago. La presentación voluntaria exigirá el reconocimiento de la infracción de que se trata, pudiendo establecerse una quita en el monto de la multa correspondiente o prever un plan de pagos, con el objeto de propender a la regularización del sector.

**Art. 3°** — Derógase el Decreto N° 105 de fecha 26 de enero de 1998.

**Art. 4°** — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — DUHALDE. — Alfredo N. Atanasof. — Roberto Lavagna.

## ANEXO I

### REGLAMENTACION DE LA LEY N° 24.653

#### CAPITULO I

##### "PRINCIPIOS GENERALES"

**ARTICULO 1°** — Los servicios de transporte por automotor de cargas de jurisdicción nacional, se regirán por las disposiciones de la Ley N° 24.653, esta reglamentación y las normas complementarias que dicte la Autoridad de Aplicación.

**ARTICULO 2°** — Se hallan comprendidos en el marco legal definido en el artículo anterior los transportistas que realicen los siguientes tráficos:

a) Interjurisdiccional: son los que se llevan a cabo entre las Provincias y la Capital Federal, así como los que se realizan en o entre puertos y aeropuertos nacionales con una Provincia o con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

b) Internacional: son los que tienen origen en la REPUBLICA ARGENTINA y el destino en otro país o viceversa, o los que se efectúen entre terceros países en tránsito por el territorio de la REPUBLICA ARGENTINA de acuerdo a los Convenios Internacionales vigentes, quedando exceptuado la aplicación de aquella normativa cuyos aspectos estén regulados en dichos convenios.

**ARTICULO 3°** — Será Autoridad de Aplicación del presente régimen la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION conforme lo establecido por el Artículo 5° de la Ley N° 24.653.

**ARTICULO 4°** — Únicamente se podrá exigir para circular, a los vehículos afectados al transporte interjurisdiccional de cargas, la siguiente documentación:

a) Constancia de inscripción en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.).

b) Constancia de realización de la revisión técnica obligatoria, la que se acreditará, mediante la oblea que deberá ser adherida en los parabrisas o cualquier otro instrumento, que a tal fin, determine la Autoridad de Aplicación.

c) Licencia de conductor y Licencia Nacional Habilitante, en los supuestos que corresponda.

d) Documento de transporte, carta de porte o guía, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 24.653. En caso de transporte internacional la documentación determinada por los Acuerdos, Tratados y Convenios.

e) Cédula de Identificación del Automotor.

f) Constancia de la contratación y vigencia de los seguros obligatorios.

g) En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia.

h) En los supuestos en que el tránsito requiera de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.

La verificación del cumplimiento de los requisitos enumerados en este artículo queda reservada a la Autoridad de Aplicación o en quien esta delegue dicha facultad. Ninguna autoridad provincial o municipal podrá exigir el cumplimiento de otros requisitos a los transportistas afectados al presente régimen.

ARTICULO 5° — A los fines de lo previsto en la presente reglamentación, se entenderá que existe transporte por automotor de cargas cuando la capacidad de carga del vehículo afectado a la actividad sea igual o superior a la suma de SETECIENTOS (700) kilogramos.

ARTICULO 6° — En los vehículos destinados al transporte de cargas queda prohibido el transporte de pasajeros. A los fines de lo dispuesto por el Artículo 7 inciso g) de la Ley N° 24.653, se entenderá por pasajeros a aquellas personas que paguen una contraprestación para ser trasladadas.

En ningún caso se podrán transportar personas en la bodega o sobre la carga.

ARTICULO 7° — La carga que se le entregue a los transportistas, deberá estar bien acondicionada, dando cumplimiento a las normas específicas que establezca la autoridad competente sobre cada producto transportado.

## CAPITULO II

### "POLITICAS DEL TRANSPORTE DE CARGAS"

ARTÍCULO 8° — La elaboración e implementación de las políticas en materia de transporte de cargas, tendrá como especial objetivo:

a) El fortalecimiento del sector, organizado en forma moderna, segura y eficiente para que opere en un mercado libre, competitivo y ordenado, profundizando el control y propendiendo a la erradicación del transporte por automotor de cargas que no se adecue a la presente reglamentación.

b) La participación de las entidades representativas del sector empresario y sindical a los fines de considerar sus opiniones y recomendaciones en la toma de decisiones.

c) La organización de un registro que dé respuesta a las necesidades de un adecuado control.

A tal efecto, se desarrollará una activa gestión tendiente a la celebración de convenios con organismos públicos o privados para la utilización de los servicios del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), evitando su coexistencia con otros.

d) La eliminación de todas las restricciones que impidan o dificulten, en territorio extranjero, la equiparación de tratamiento y de condiciones de operabilidad de los transportistas nacionales, y a tal fin continuar participando ante los foros internacionales, y en especial en el ámbito del MERCADO COMUN DEL SUR (MERCOSUR).

e) La coordinación entre los organismos competentes de un plan conjunto tendiente a la definitiva eliminación de las diferentes modalidades infraccionales que afectan al autotransporte de cargas, mediante la incorporación de modernas tecnologías y control adecuado.

f) La facilitación fronteriza propendiendo a la unificación de los controles en frontera, con el objeto de agilizar los tránsitos, sin desmedro del estricto cumplimiento de la actividad de policía del ESTADO NACIONAL, tendiente a evitar la comisión de ilícitos e infracciones.

g) La colaboración con las entidades recaudatorias, con el objeto de lograr una adecuada percepción de la renta aduanera e impositiva.

h) La elaboración de una acabada estadística sobre la composición, estado y características del parque automotor, conformando una actualizada base de datos.

i) La educación y seguridad vial, tendientes a obtener una drástica disminución de los índices accidentológicos.

j) El transporte multimodal.

k) La preservación del medio ambiente.

l) La capacitación del personal de conducción.

### CAPITULO III

#### "REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR"

ARTICULO 9º — El REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.) funcionará en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, quien podrá delegar en la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA la supervisión del mismo, o en algún otro organismo público según estime conveniente.

ARTICULO 10. — La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION podrá celebrar convenios de colaboración, cooperación y coordinación operativa, con diversas entidades públicas o privadas del sector a fin de implementar el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), los que podrán prever mecanismos de autogestión y pautas para su financiamiento.

ARTICULO 11. — Toda persona física o jurídica que realice transporte o servicios de transporte por automotor como actividad exclusiva o no, deberá

obligatoriamente inscribirse en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), bajo los requisitos y con el aporte de los datos estadísticos esenciales que oportunamente establezca la Autoridad de Aplicación.

Se encontrará habilitado para realizar transporte de cargas, todo aquél que se inscriba en dicho registro.

ARTICULO 12. — El REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.) deberá valerse de medios informáticos, a los fines de recepcionar, transmitir, archivar y dar publicidad a sus registros, así como intercambiar información con organismos oficiales, debiendo tomar recaudos de seguridad física y jurídica, para el cumplimiento de esa finalidad.

ARTICULO 13. — Serán funciones del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A):

a) Inscribir a toda persona física o de existencia ideal, que realice servicio de transporte por automotor de cargas y que cumpla con los requisitos que establezca la Autoridad de Aplicación de acuerdo a lo estipulado en la Ley N° 24.653.

b) Otorgar el certificado que acredite la inscripción.

c) Llevar el registro de altas, bajas y modificaciones, ordenado e informatizado.

d) Procesar la información registrada a los fines de su elaboración estadística.

e) Brindar la información pública a todo aquél que lo requiera, según las normas y recaudos que se establezcan, y difundir las estadísticas elaboradas propendiendo a la mejor calidad de los servicios de transporte y a la transparencia del mercado.

f) Implementar un sistema informático para la elaboración estadística del transporte internacional.

ARTICULO 14. — Las inscripciones de los transportistas se formalizarán de acuerdo a las siguientes categorías, según su especialidad de tráfico, pudiendo los interesados inscribirse en UNA (1) o más categorías:

a) Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.): comprende a quien realice transporte de bienes homogéneos efectuado por un transportista, que sin necesidad de pasar por su depósito tiene uno o varios destinos y se encuentra respaldado por uno o más documentos contractuales.

b) Transportista de Carga Peligrosa (T.C.Pg.): comprende al transportista que realice traslado de sustancias o mercancías consideradas peligrosas por la normativa vigente, que sin necesidad de pasar por un depósito propio, tiene uno o varios destinos y que se encuentra amparado por uno o más documentos respaldatorios. Si las sustancias o las mercancías fueran acopiadas en el depósito del transportista deberá cumplir en lo pertinente, con las especificaciones previstas para la especialidad de carga fraccionada.

c) Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.): comprende el traslado efectuado por un transportista, como actividad principal o accesoria y con un fin económico, de bienes compatibles que puedan ser consolidados en la misma bodega, acopiados en uno o varios orígenes, de uno a varios dadores de carga, con uno o más destinos y con entregas completas o fraccionadas.

d) Transportista de Carga Propia (T.C.P): comprende los servicios de transporte automotor de cargas realizado por comerciantes, industriales, ganaderos, agricultores, empresas y entidades privadas en general, mediante vehículos automotores de su propiedad, de efectos y mercaderías o efectos sin transformación o elaboración de los mismos. Sólo podrá ser considerado transporte propio de esas mercaderías o productos el efectuado en los vehículos de propiedad de quien transporta, cuando el precio de venta de las mercaderías sea fijo y uniforme, es decir, independiente del lugar de entrega.

e) Transportista de Tráficos Especiales (T.T.E.): comprende actividades que por sus características técnicas requieren de normas específicas de regulación, cuya determinación corresponde a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, como el transporte de caudales, de cargas indivisibles (ingeniería del transporte), de correos o valores bancarios, de recolección

de residuos, de trabajos en la vía pública, de ganado mayor o de cualquier otro que determine el referido organismo.

f) Transportista de Carga Internacional (T.C.I.): comprende el traslado de mercaderías efectuado por un transportista entre la REPUBLICA ARGENTINA y otro país.

ARTICULO 15. — A los fines de su inscripción en las referidas categorías y en consideración a su estructura operativa, los transportistas podrán ser:

a) Empresa: a cuyos fines deberá encontrarse inscripta en la INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA dependiente de la SECRETARIA DE JUSTICIA Y ASUNTOS LEGISLATIVOS del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. A los fines estadísticos, deberán aportarse los datos relativos a su situación patrimonial, en base a la cantidad de unidades de su propiedad, antigüedad de las mismas y su infraestructura (depósitos, talleres, lavaderos y sucursales).

b) Transportista Individual: a cuyos fines se deberá acreditar el cumplimiento de la obligación de emitir cartas de porte.

c) Fleteros: a cuyos fines se deberá acreditar el nombre y domicilio del principal por cuenta de quien realizará servicios de transporte.

Cumplidos los recaudos precedentes se procederá a su inscripción.

ARTICULO 16. — Los dadores de carga sólo podrán contratar a aquellos transportistas que se encuentren debidamente inscriptos en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.).

ARTICULO 17. — Facúltase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION a dictar la normativa relacionada con la inscripción, administración y funcionamiento del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.).

#### CAPITULO IV

#### "REGIMEN SANCIONATORIO"

ARTICULO 18. — La ejecución de transporte de cargas, sin la REVISION TECNICA OBLIGATORIA (R.T.O.) será sancionada con multa de CINCO (5)

unidades a DIEZ (10) unidades. El monto de la multa será de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades cuando se efectuare transporte de mercancías peligrosas.

ARTICULO 19. — La realización del transporte por automotor de cargas sin contar con la inscripción en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), será sancionada con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades. Será solidariamente responsable el dador o tomador de carga que contratara los servicios de transporte de quien no haya dado cumplimiento a la inscripción en el mencionado registro.

ARTICULO 20. — La ejecución de transporte por automotor de cargas sin contar con la documentación exigida por la normativa vigente para la clase de servicio que realiza, será sancionada con multa de UNA (1) unidad a CINCO (5) unidades.

ARTICULO 21. — La realización de transporte de cargas local dentro del territorio de la REPUBLICA ARGENTINA, efectuado por un transportista extranjero, será penado conforme lo estipula el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, aprobado por Resolución N° 263 de fecha 16 de noviembre de 1990 de la ex – SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE del ex - MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y su Régimen de Penalidades aprobado por Disposición N° 242 de fecha 9 de mayo del año 1997 de la ex – SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO Y DE LARGA DISTANCIA dependiente de la ex - SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE del ex - MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. En caso de denuncia o pérdida de vigencia de dichos Acuerdos, se aplicarán iguales penalidades a las allí establecidas en carácter de normativa nacional.

Asimismo el dador o tomador de la carga será solidariamente responsable por las multas que en tal caso se impongan.

La Autoridad de Aplicación podrá disponer la inmovilización del vehículo con carácter preventivo, hasta tanto se concluyan los procedimientos sumariales respectivos, y sea satisfecho el monto de la multa impuesta.

A los efectos de lo establecido en el presente artículo, se considerará como regla interpretativa, que la carga local se encuentra en situación de ser sujeta a Transporte Internacional Terrestre cuando, al iniciarse el transporte, el mismo sea amparado por un contrato de transporte internacional, donde conste el origen y destino de la carga, siempre que no se efectúen transbordos y el transporte continúe en el mismo vehículo. En esos casos, la mercadería transportada deberá poseer desde el inicio del transporte las condiciones intrínsecas y físicas de embalaje, permisos y/o certificaciones técnicas o sanitarias, exigidas para ser exportada al país de destino.

En cuanto a la carga de origen extranjero, el transporte internacional deberá concluir en el lugar de destino contratado al inicio del transporte por el dador de la carga, tomándose para ello especialmente en cuenta el contenido del Manifiesto Internacional de Cargas o Carta de Porte Internacional, así como toda otra documentación o acreditación exigible por la normativa vigente.

ARTICULO 22. — El transporte por automotor de cargas realizado con conductores que no cuenten con la Licencia Nacional Habilitante, será sancionado con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades. El máximo de la sanción podrá incrementarse hasta DOSCIENTAS (200) unidades, cuando el personal afectado hubiera sido expresamente inhabilitado o rechazado su otorgamiento o cuando se produjere algún accidente.

ARTICULO 23. — La prestación del transporte por automotor de cargas realizado sin la contratación de los seguros exigidos por la reglamentación vigente, será sancionada con multa de VEINTE (20) unidades a CUARENTA (40) unidades. El monto de la multa será de TREINTA (30) unidades a SESENTA (60) unidades cuando se efectuare transporte de mercancías peligrosas. Será solidariamente responsable el dador o tomador de carga que contratare los servicios de transporte de quien no haya dado cumplimiento a la contratación de los seguros aludidos.

ARTICULO 24. — El transporte de cargas efectuado sin observar las reglamentaciones vigentes dirigidas a garantizar las condiciones de sujeción para el acarreo de cargas de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 7 del presente Anexo, será sancionado con multa de CINCO (5) unidades a DIEZ (10) unidades. Si

por motivo de la infracción se produjere algún accidente o hecho dañoso la multa será de CINCUENTA (50) unidades a CIEN (100) unidades. Será solidariamente responsable el dador o tomador de cargas que no garantice las condiciones de seguridad en el transporte antes descriptas.

ARTICULO 25. — La realización del transporte de cargas efectuado en violación de la sanción de caducidad oportunamente impuesta, en cumplimiento de la presente reglamentación, será sancionada con multa de DOSCIENTAS (200) unidades a QUINIENTAS (500) unidades. En tal caso, el Organismo de Control podrá disponer la inmovilización del vehículo con carácter preventivo, hasta tanto se ingrese el monto total de la sanción impuesta.

ARTICULO 26. — La realización de transporte de cargas en violación a las normas prescriptas para la extensión y uso de las cartas de porte o documentación equivalente, será sancionada con multa de CINCO (5) unidades a DIEZ (10) unidades.

ARTICULO 27. — El desconocimiento de las atribuciones de la Autoridad de Aplicación, del Organismo de Control, o de sus agentes autorizados, impidiéndoles a los mismos el cumplimiento de sus funciones, o la desobediencia a las órdenes debidamente notificadas, será sancionado con multa de TRES (3) unidades a SEIS (6) unidades, sin perjuicio de la pena que correspondiere aplicar por la infracción que en su caso, hubiera dado motivo a la atribución u orden emitida.

ARTICULO 28. — Cuando el transporte de cargas se realice con vehículos cuyo peso máximo y dimensiones se encuentren excedidos de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente, o sin el permiso que lo habilite para ello, será sancionado conforme lo establecido en la Ley N° 24.449 y su reglamentación. El dador de carga será solidariamente responsable. La Autoridad de Aplicación podrá delegar las funciones de fiscalización y control del régimen del presente artículo.

ARTICULO 29. — El transporte de pasajeros en vehículos de carga, será reprimido con multa de CINCO (5) unidades a DIEZ (10) unidades. El transporte de personas en la bodega de los vehículos o sobre la carga será reprimido con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades.

Cuando, por motivo de un accidente resultaran afectadas las personas transportadas en la modalidad mencionada, la multa será de CIEN (100) unidades a DOSCIENTAS (200) unidades y será incrementada a CUATROCIENTAS (400) unidades, si se produjere la muerte de alguna de ellas.

ARTICULO 30. — La falta de designación de representante legal, acreditado ante la autoridad competente, con amplios poderes de representación para todos los actos administrativos y judiciales, por parte de una empresa extranjera, será sancionada, con multa de VEINTE (20) unidades a CUARENTA (40) unidades.

ARTICULO 31. — Se impondrá multa de CINCUENTA (50) unidades a CIEN (100) unidades, al transportista que adulterare o falseare, en todo o en parte, la oblea identificatoria y/o el certificado de cumplimiento de la REVISION TECNICA OBLIGATORIA (R.T.O.), la Licencia Nacional Habilitante y/o cualquier otro documento exigido por la autoridad de aplicación.

ARTICULO 32. — La realización del transporte de mercancías peligrosas en vehículos que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas, de acuerdo a las disposiciones establecidas para cada mercancía en particular, será sancionada con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades.

ARTICULO 33. — El transporte de mercancías peligrosas a granel, sin poseer el certificado de habilitación del vehículo o del equipamiento otorgado por la Autoridad de Aplicación. será sancionado con multa de QUINCE (15) unidades a TREINTA (30) unidades.

ARTICULO 34. — La realización del transporte de cargas peligrosas en vehículos que no posean los paneles de seguridad o rótulos de riesgo o sean utilizados en forma inadecuada, será sancionada con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades.

En caso de que los mismos sean retirados sin la previa descontaminación de los vehículos, los márgenes de penalidad establecidos en este artículo se reducirán a la mitad.

El dador o tomador de la carga será solidariamente responsable.

ARTICULO 35. — El transporte en un mismo vehículo o contenedor de mercancías peligrosas con otro tipo de mercancía o con otros productos peligrosos incompatibles entre sí, será sancionado con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades. El dador o tomador de la carga será solidariamente responsable.

ARTICULO 36. — El transporte en forma conjunta de mercancías peligrosas con riesgo de contaminación y de productos para uso humano o animal, será sancionado con multa de TREINTA (30) unidades a SESENTA (60) unidades. Será solidariamente responsable el dador o tomador de la carga.

ARTICULO 37. — El transporte de mercancías peligrosas no permitidas por la autoridad competente será sancionado con multa de TREINTA (30) unidades a SESENTA (60) unidades. Será solidariamente responsable el dador o tomador de la carga.

ARTICULO 38. — La realización de operaciones de manipulación, carga o descarga de mercancías peligrosas en lugares públicos, o en condiciones inadecuadas de acuerdo a las características de las mercancías y la naturaleza de sus riesgos, de manera que se vea afectada la seguridad, salubridad pública y la preservación ambiental, será sancionada con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades. Será solidariamente responsable el dador o receptor de la carga en caso que dicha operatoria se realice en presencia o con conocimiento del mismo.

ARTICULO 39. — Cuando como consecuencia del derrame o fuga de la mercancía transportada, por acción u omisión del transportista, se produjere algún hecho grave o accidente en perjuicio de personas o de bienes o afectare el medio ambiente se aplicará multa de CIEN (100) unidades a DOSCIENTAS (200) unidades.

ARTICULO 40. — Cuando el conductor no adoptare en caso de accidente, avería u otro hecho que obligare a la inmovilización del vehículo, las medidas de seguridad y protección indicadas en la ficha de intervención, el transportista será sancionado con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades.

ARTICULO 41. — Cuando el transportista dejare de prestar el apoyo que le fuera solicitado por alguna autoridad pública o no informare de inmediato a la Autoridad Competente sobre la detención de un vehículo en caso de emergencia,

accidente o avería, con cargas peligrosas, será sancionado con multa de TRES (3) unidades a SEIS (6) unidades.

ARTICULO 42. — La realización de transporte de cargas peligrosas en vehículos que no posean elemento registrador de operaciones, será sancionado con multa de SIETE (7) unidades a QUINCE (15) unidades. Cuando el mal funcionamiento derivare de una acción dolosa la multa será de QUINCE (15) unidades a TREINTA (30) unidades.

ARTICULO 43. — El transporte de cargas peligrosas que se efectuare en unidades de transporte con más de un remolque o semirremolque, será sancionado con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades.

ARTICULO 44. — Cuando el transporte de mercancías peligrosas se realizare en vehículos desprovistos de equipamientos para situaciones de emergencia o de equipamiento de protección individual, recomendado para el producto transportado, será sancionado con multa de TRES (3) unidades a SEIS (6) unidades.

ARTICULO 45. — Cuando el vehículo que transportare mercancías peligrosas, careciere de extintores para combatir principios de incendios en el vehículo o en la carga, el transportista será sancionado con multa de TRES (3) unidades a SEIS (6) unidades. Cuando su funcionamiento fuera deficiente se aplicará multa de UNA (1) unidad a TRES (3) unidades.

ARTICULO 46. — Cuando las mercancías peligrosas no fueren debidamente acondicionadas. De acuerdo a las especificaciones realizadas por el fabricante del producto o cuando fueren mal estibadas o sujetadas de manera inadecuada, el transportista será sancionado con multa de CINCO (5) unidades a DIEZ (10) unidades. Si como consecuencia de lo mencionado se produjere algún hecho grave o accidente en perjuicio de personas o de bienes o afectare el medio ambiente, la multa será de SESENTA (60) unidades a CIENTO VEINTE (120) unidades. El dador o tomador de la carga será solidariamente responsable.

ARTICULO 47. — Cuando alguna persona fumare, en el interior del vehículo o en las proximidades del mismo, durante el transporte, carga o descarga de

mercancías peligrosas inflamables, el transportista será sancionado con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades.

ARTICULO 48. — Cuando se efectuare el transporte de cargas peligrosas incumpliendo las normas relativas a la circulación, detención o estacionamiento previstas en la normativa vigente, el transportista será sancionado con multa de CINCO (5) unidades a DIEZ (10) unidades.

ARTICULO 49. — Cuando se transportaren mercancías peligrosas sin llevar en el interior del vehículo la declaración de carga emitida por el expedidor y las instrucciones escritas (fichas de intervención) en previsión de cualquier accidente, y toda aquella documentación que fuera expresamente exigida por la Autoridad Competente, el transportista será sancionado con multa de DIEZ (10) unidades a VEINTE (20) unidades. Será solidariamente responsable el dador o tomador de la carga.

ARTICULO 50. — Cuando el personal involucrado en la operación del transporte, procediere a abrir bultos o embalajes que contengan mercancías peligrosas, o entrar en vehículos con equipos capaces de producir ignición de los productos o de sus gases o vapores se aplicará una multa de CINCUENTA (50) unidades a CIEN (100) unidades.

ARTICULO 51. — Al efecto de la determinación del valor de la unidad de multa. de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 11 de la Ley N° 24.653, deberá tomarse el precio del gasoil para la venta al público minorista de la empresa YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES SOCIEDAD ANONIMA en la CAPITAL FEDERAL.

ARTICULO 52. — En los casos de reincidencia o concurso de infracciones, podrán según los casos incrementarse de DOS (2) a CINCO (5) veces, los topes establecidos en el presente Capítulo.

En tales supuestos, podrá asimismo disponerse, sin perjuicio de la multa aplicada, la suspensión del permiso o inscripción.

La sanción de suspensión del permiso o inscripción tendrá carácter temporal y no podrá exceder de CIENTO VEINTE (120) días corridos.

ARTICULO 53. — Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, podrá disponerse la caducidad de la inscripción en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.) como sanción principal o accesoria cuando la reiteración de las infracciones, su importancia en relación con la seguridad, salubridad pública y con la preservación ambiental y los elementos que surjan del sumario así lo ameriten.

En el caso de las empresas, la sanción de caducidad será extensible a los socios y, de conformidad con lo establecido en el Artículo 59 de la Ley N° 19.550 (T. O. 1984) y sus modificaciones, a sus administradores y representantes.

## CAPITULO V

### "DISPOSICIONES GENERALES"

ARTICULO 54. — En materia de procedimientos, serán de aplicación las disposiciones del Decreto N° 253 de fecha 3 de agosto de 1995 y sus modificatorios.

ARTICULO 55. — Derógase el Título II de la Sección II del Decreto N° 253 de fecha 3 de agosto de 1995.

ARTICULO 56. — Declárase inaplicable al transporte de cargas por carretera el Título III de la Sección II del Decreto N° 253 de fecha 3 de agosto de 1995 y sus modificatorios.

ARTICULO 57. — En virtud de lo dispuesto por el Artículo 10 del Decreto N° 802 de fecha 15 de junio de 2001 y el Artículo 23, inciso a), Apartado III) del Decreto N° 976 de fecha 31 de julio de 2001, los beneficios establecidos en la normativa vigente para el transporte por automotor de cargas de jurisdicción nacional, serán otorgados exclusivamente a aquellos transportistas que se hubieren inscripto en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.), de conformidad con lo normado en presente anexo y a lo que en consecuencia establezca la Autoridad de Aplicación.

## **INDICE BIBLIOGRAFICO**

### **a) General**

OSORIO, Oscar M., La capacidad de producción y los costos, Ediciones Macchi, (Buenos Aires, 1992).

SOTA, Aldo Mario, Manual de Costos, 1º Edición, Ediciones El Graduado, (San Miguel de Tucumán, 1995).

### **b) Especial**

DOMINGUEZ, Luis Martín, Costos Especiales, Editorial Osmar D. Buyatti, (Buenos Aires, 1998).

FROMM, Gary, La inversión en el transporte y el desarrollo económico, Ediciones Troquel, (Buenos Aires, 1974).

GIMENEZ, Carlos Manuel, Sistema de Costos, Edición La Ley, (Buenos Aires, 2007).

### **c) Otras Publicaciones**

Consultas a bases de información, en Internet:

[www.despachantesdeaduana.com](http://www.despachantesdeaduana.com)

Consultas a bases de información, en Internet:

[www.fiel.org/publicaciones](http://www.fiel.org/publicaciones)

Consultas a bases de información, en Internet:

[www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/](http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/)

Consultas en a bases de información, en Internet:

[www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tlibro.utn](http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tlibro.utn)

## **INDICE**

	<u>Págs.</u>
<b>PROLOGO</b> .....	1.-

## **CAPÍTULO I**

### **ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE**

#### **DE CARGA**

1.- Introducción.....	2.-
2.- Análisis histórico del Transporte en la Argentina.....	5.-
3.- Aspectos generales.....	7.-
4.- La Red Vial Nacional.....	9.-

## **CAPÍTULO II**

### **CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA**

1.- Caracterización del ramo.....	12.-
2.- Formas de contratación.....	15.-
3.- Marco legal.....	15.-
4.- El rol del despachante de aduana.....	18.-

### **CAPÍTULO III**

#### **ESTRUCTURA DE COSTOS**

1.- Introducción.....	19.-
2.- Factores determinantes del costo.....	20.-
3.- Análisis de los costos fijos del sector.....	21.-
4.- Análisis de los costos variables.....	25.-

### **CAPÍTULO IV**

#### **DETERMINACION DEL**

#### **COSTO DEL TRANSPORTE**

1.- Pautas básicas para el análisis.....	29.-
2.- Determinación del costo de Transporte de Carga Nacional e Internacional.	30.-
3.- Costos en función de la capacidad de carga.....	49.-
4.- Fijación de las tarifas.....	52.-

<b>CONCLUSION.....</b>	<b>56.-</b>
------------------------	-------------

<b>ANEXO.....</b>	<b>57.-</b>
-------------------	-------------

**INDICE BIBLIOGRAFICO..... 85.-**

**INDICE..... 87.-**