

# INCIDENCIA IMPOSITIVA EN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA<sup>1</sup>

*Pedro A. Marsonet*<sup>2</sup>

## **A. Introducción**

Los mercados están cada vez más integrados y conectados y los productos que consiguen conquistarlos y permanecer en ellos son aquellos que llegan con los menores costos. En esta fuerte competencia todos los componentes del costo adquieren una significativa importancia.

La legislación laboral y tributaria, entre otros factores que influyen en el costo, debe ser analizada y corregida para evitar situaciones de asimetrías que puedan perjudicar a los empresarios argentinos del transporte automotor de carga, en beneficio de los de países vecinos.

En el movimiento de vehículos por el paso fronterizo de Las Cuevas en el año 1.990 aproximadamente el 70 % de los camiones eran argentinos, mientras que en el 2.000 alrededor del 43 % se estima que eran chilenos. Los empresarios del transporte indican como causas fundamentales de este cambio las asimetrías existentes tanto en los costos inherentes al vehículo como en las cargas impositivas y laborales.

El propósito de este trabajo es -fundamentalmente- analizar y evaluar la incidencia que tienen las cargas tributarias y laborales en el sector transporte terrestre a nivel macroeconómico y en la estructura de costos de las empresas de transporte automotor de carga a nivel microeconómico.

---

<sup>1</sup> Este trabajo es parte de otro más amplio realizado por Marsonet, P. A. y Giner de Lara, M. E. *Incidencia impositiva en el costo del transporte automotor de carga. Fac. Ciencias Económicas- Univ. Nac. de Cuyo. Año 2.002. A publicar.*

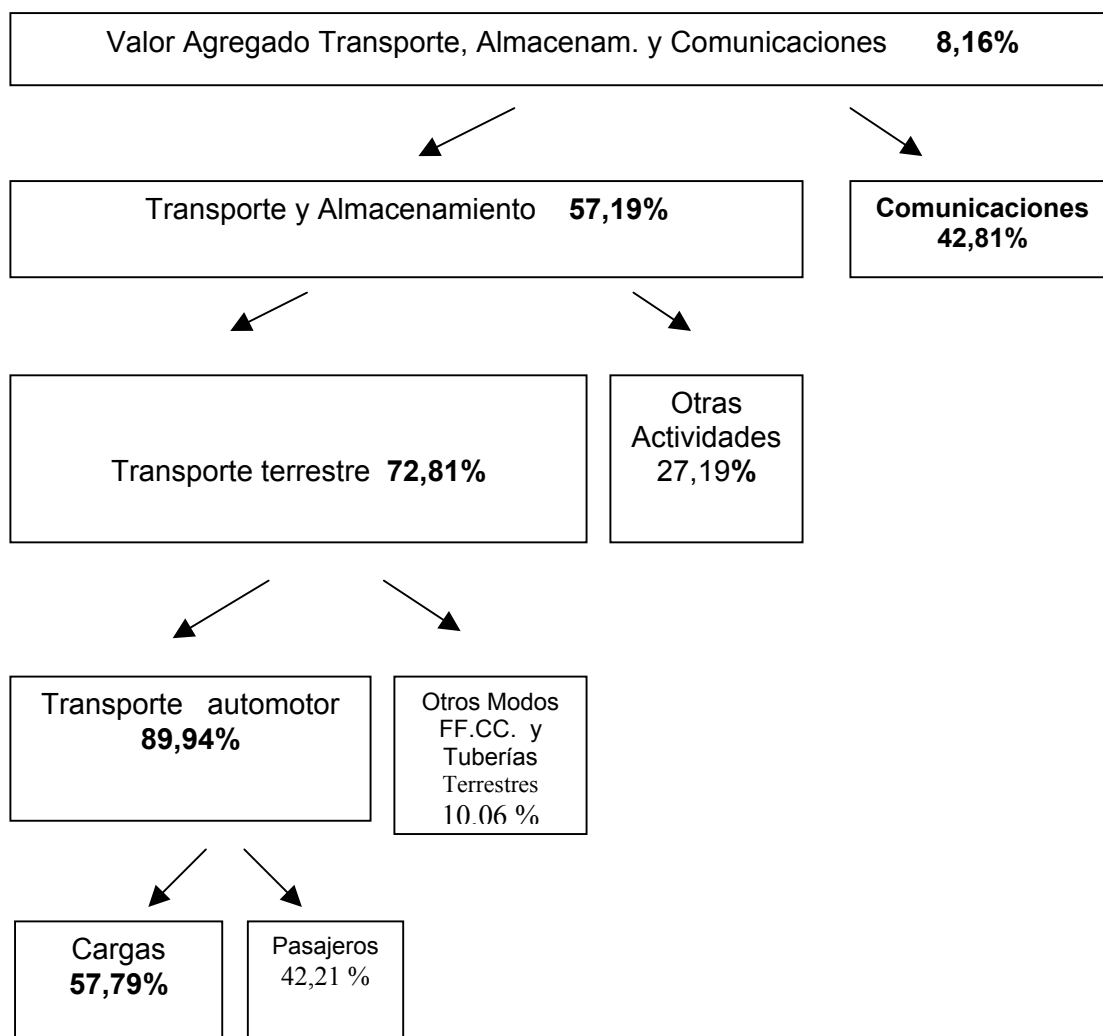
<sup>2</sup> Pedro A. Marsonet es economista y Profesor de Microeconomía I de la Facultad de Ciencias Económicas de la Univ. Nac. de Cuyo. Investigador en temas de microeconomía y transporte. E-mail: pmarsonet@fcemail.uncu.edu.ar

## B. Incidencia impositiva a nivel agregado

En este punto se analiza la participación del sector transporte en la generación del Producto Bruto Interno y la incidencia que sobre el valor agregado por este sector tienen algunos impuestos tales como IVA, Ganancias y Bienes Personales y cargas de Seguridad Social.

Se presentan las actividades incluidas en el Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones con su participación relativa para el año 1.999.

**Cuadro 1**  
Participación del Sector Transporte en la Economía Nacional



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información del Ministerio de Economía de la Nación, Secretaría de Programación Económica y Regional.

En la Argentina, el valor agregado generado por el Sector Transporte está considerado en las cuentas nacionales junto con Almacenamiento y Comunicaciones. Estos tres servicios han representado en promedio el 7,72 % del valor agregado nacional, en el período 1993/2000 (Cuadro 2) y el Transporte y Almacenamiento, en particular, un poco más del 4,82%.

**Cuadro 2**  
Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones  
Evolución del Producto Bruto Interno. En millones de \$ a precios de 1993

| Sector  | 1993    | 1994    | 1995    | 1996    | 1997    | 1998    | 1999    | 2000    |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| PBI   | 236.505 | 250.307 | 243.186 | 256.627 | 277.442 | 288.196 | 279.211 | 276.866 |
| Transporte,<br>Almacenamiento<br>Comunicaciones | 16.134  | 17.793  | 18.098  | 19.350  | 21.519  | 23.249  | 22.775  | 23.443  |
| Participación<br>en el PBI                      | 6,82    | 7,11    | 7,80    | 7,54    | 7,76    | 8,08    | 8,16    | 8,47    |
| Transp..Terrestre                               | 11.399  | 12.192  | 12.015  | 12.634  | 13.488  | 13.742  | 13.025  | 13.084  |
| Participación en<br>el PBI                      | 4,82    | 4,87    | 4,94    | 4,92    | 4,86    | 4,77    | 4,66    | 4,73    |

Fuente: [www.mecon.gov.ar/cnrt](http://www.mecon.gov.ar/cnrt)

El valor agregado de todo el Sector Transporte, Almacenes y Comunicaciones llegó en el año 2000 casi a 23.500.000.000 pesos, a valores constantes de 1993 (Cuadro 2).

**Cuadro 3**  
Evolución y desagregación del producto bruto interno  
Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones  
(en millones de pesos a valores constantes de 1993)

| Período        | Transp. Alm<br>y Comun. | Transporte<br>y<br>Almacenam. |        | Comunicaciones |       |
|----------------|-------------------------|-------------------------------|--------|----------------|-------|
|                |                         | mill. de \$                   | %      | mill. de \$    | %     |
| 1993           | 16.134                  | 11.399                        | 70,65  | 4.735          | 29,35 |
| 1994           | 17.793                  | 12.192                        | 68,52  | 5.601          | 31,48 |
| 1995           | 18.098                  | 12.015                        | 66,39  | 6.083          | 33,61 |
| 1996           | 19.350                  | 12.634                        | 65,29  | 6.716          | 34,71 |
| 1997           | 21.519                  | 13.488                        | 62,68  | 8.031          | 37,32 |
| 1998           | 23.249                  | 13.742                        | 59,11  | 9.507          | 40,89 |
| 1999           | 22.775                  | 13.025                        | 57,19  | 9.750          | 42,81 |
| 2000           | 23.443                  | 13.084                        | 55,81  | 10.359         | 44,19 |
| Tasa de Cambio | 45,30                   | 14,78                         | -21,00 | 118,77         | 50,56 |

Fuente: [www.mecon.gob.ar/cnrt/](http://www.mecon.gob.ar/cnrt/)

El crecimiento del Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones fue del 45,30 % durante el período 1993/2000, mientras que la variación de los dos subsectores: a) Transporte y Almacenamiento, y b) Comunicaciones, que lo componen fue dispar. Así, Transportes y Almacenamiento tuvo un crecimiento en términos absolutos del 14,78 % y Comunicaciones del 118,77 %. Respecto de la participación relativa, el primer subsector disminuyó en 21 % mientras que el segundo aumentó en 50 % (Cuadro 3).

El Sector Transporte, para el cálculo del Valor Agregado, se subdivide en transporte terrestre, por agua, aéreo y actividades conexas (incluyen Manipulación de Cargas; Almacenamiento; Peajes y Playas de Estacionamiento; Agencias de viajes y otros). En este trabajo se va a focalizar la atención en el transporte terrestre.

El transporte terrestre representa aproximadamente un 75% del agrupamiento aunque ha reducido su peso relativo casi un 5%.

Nuevamente, el transporte terrestre se desagrega en Automotor, Ferrocarril, y Tuberías. El primero ha generado un valor agregado en el año 2000 de 8.525.000.000 pesos (a precios constantes de 1993).

**Cuadro 4**  
Evolución del Valor Agregado del Sector Transporte Automotor  
(en millones de pesos a valores constantes de 1993)

| Período        | Transporte Automotor | Transporte Cargas |       | Transporte de Pasajeros |       |
|----------------|----------------------|-------------------|-------|-------------------------|-------|
|                | mill. de \$          | mill. de \$       | %     | mill. de \$             | %     |
| 1993           | 7.941                | 4.342             | 54,67 | 3.600                   | 45,33 |
| 1994           | 8.430                | 4.630             | 54,92 | 3.800                   | 45,08 |
| 1995           | 8.197                | 4.459             | 54,40 | 3.738                   | 45,60 |
| 1996           | 8.611                | 4.736             | 55,00 | 3.875                   | 45,00 |
| 1997           | 9.070                | 5.199             | 57,32 | 3.871                   | 42,68 |
| 1998           | 9.121                | 5.358             | 58,75 | 3.762                   | 41,25 |
| 1999           | 8.523                | 4.925             | 57,79 | 3.597                   | 42,21 |
| 2000           | 8.525                | 5.017             | 58,85 | 3.508                   | 41,15 |
| Tasa de Cambio | 7,35                 | 15,56             | 7,65  | -2,54                   | -9,22 |

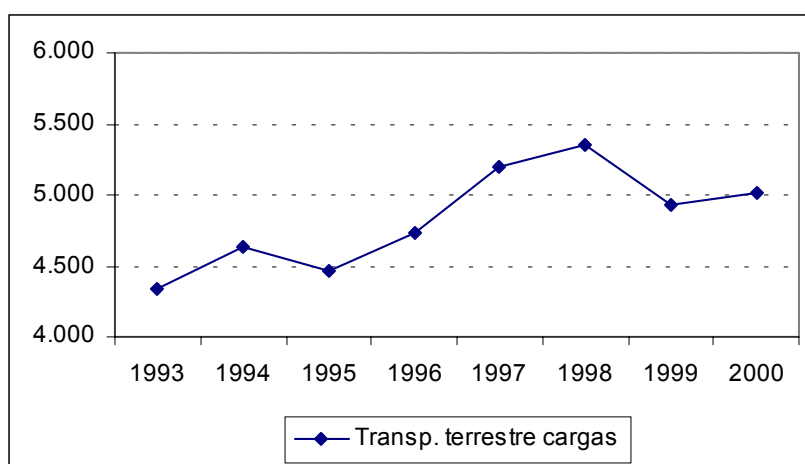
Fuente: [www.meccon.gob.ar/cnrt/](http://www.meccon.gob.ar/cnrt/)

El Transporte Automotor, que es el que interesa a los efectos de este capítulo, ha tenido en el período considerado una participación promedio de 90,75% con un máximo de valor agregado en el año 1998 de 9.121.000.000 pesos. Se lo desagrega en Transporte de

Cargas y de Pasajeros. La importancia relativa del de Cargas ha sido en el lapso analizado siempre superior al 50%, como se observa en el Cuadro 4.

El transporte automotor de cargas presenta el valor agregado más elevado en 1998 con 5.358.000.000 pesos registrando una tasa de cambio positiva, entre 1993 y 2000, del 15,56% y un aumento en su participación del 7,65%.

**Gráfico 2**  
Valor agregado Transporte Automotor de Cargas  
(en miles de pesos a precios de 1993)



La incidencia de los impuestos considerados y de las cargas de Seguridad Social en el valor agregado del Sector Transporte Terrestre han variado desde un 28,64 % en 1998 a un 27 % en el 2000, según surge de las cifras presentadas en el Cuadro 5.

**Cuadro 5**  
Resumen Impuestos Nacionales y Seguridad Social en el Transporte Terrestre  
(VA en millones de \$ constantes de 1993 e Impuestos en millones de pesos corrientes)

| Período | Valor Agregado | Impuestos Nacionales | Seguridad Social | IVA   | Total | Incidencia % |
|---------|----------------|----------------------|------------------|-------|-------|--------------|
| 1998    | 10.081         | 273                  | 498              | 2.117 | 2.888 | 28,64        |
| 1999    | 9.484          | 104                  | 482              | 1.992 | 2.578 | 27,18        |
| 2000    | 9.479          | 95                   | 475              | 1.991 | 2.561 | 27,07        |

Fuente: Elaboración propia con datos de [www.mecon.gov.ar/afip/](http://www.mecon.gov.ar/afip/)

La participación relativa de los mismos muestra claramente la importancia del IVA con un 76 % en promedio frente al resto de los impuestos nacionales y las cargas de Seguridad Social (Cuadro 6).

Se ha reproducido la información del Cuadro 5 pero considerando el total de la economía (Cuadro 7), con el objetivo de comparar la presión impositiva relativa del sector que se analiza en este trabajo.

**Cuadro 6**  
Participación relativa Impuestos Nacionales y Seguridad Social  
Transporte terrestre

| Período | Impuestos Nacionales | Seguridad Social | IVA   |
|---------|----------------------|------------------|-------|
| 1998    | 9,45                 | 17,24            | 73,30 |
| 1999    | 4,03                 | 18,70            | 77,27 |
| 2000    | 3,71                 | 18,55            | 77,74 |

Fuente: elaboración propia con Cuadro 5.

Para el total de la economía registrada en la Argentina, la incidencia de los impuestos considerados, es de un 15 % aproximadamente, mientras que para el sector Transporte se encuentra cerca del 27 % en promedio (como se observó en el Cuadro 5), lo que indica que dicho sector soporta una mayor carga impositiva que el total de la Economía.

**Cuadro 7**  
Total de la Economía  
(Valor Agregado en millones de pesos constantes de 1993  
e Impuestos en millones de pesos corrientes)

| Período | Valor Agregado | Impuestos Nacionales | Seguridad Social | IVA    | Total  | %     |
|---------|----------------|----------------------|------------------|--------|--------|-------|
| 1998    | 288.196        | 8.005                | 13.521           | 22.589 | 44.115 | 15,31 |
| 1999    | 279.211        | 7.386                | 13.346           | 20.739 | 41.471 | 14,85 |
| 2000    | 276.866        | 11.134               | 13.031           | 20.475 | 44.640 | 16,12 |

Fuente: elaboración propia con datos de [www.mecon.gov.ar/afip/](http://www.mecon.gov.ar/afip/)

### **C. Normas legales**

En el trabajo final se presenta en forma ordenada y comentada las normas impositivas, previsionales y otras cargas que afectan al sector transporte automotor de carga, vigentes en los últimos años y sus modificaciones hasta fines del 2.001. Estas disposiciones legales se refieren a:

Impuestos internos al gasoil, impuesto al endeudamiento empresario por créditos tomados en el exterior, impuesto a la ganancia mínima presunta, aranceles desinsectorios en el cordón de zonas productoras, peajes, ingresos brutos, patente automotor, impuesto a los sellos, revisión técnica obligatoria, tasa de justicia, exámenes psico-físicos, cursos obligatorios para choferes, materiales y residuos peligrosos, agroquímicos, aranceles que aplica la Dirección Nacional de Migraciones y la Administración Federal de Aduanas, servicios requeridos por cisternas de combustibles, cintas retroreflectivas, valores por la custodia de vehículos en infracción, campañas de recaudación municipal, primas de seguros, impuesto a la transferencia de los combustibles, impuesto al cheque y legislación laboral.

Es importante destacar la impresionante cantidad de normas que se han dictado en estos últimos años y las distintas interpretaciones que se realizan a través de los distintos actores que intervienen como: revistas especializadas, profesionales de las empresas, organizaciones de empresarios transportistas y funcionarios del organismo recaudador. Se trata de una verdadera maraña, difícil en algunas ocasiones de dilucidar. No obstante, se presenta este análisis que se estima será de gran utilidad para el sector transportista.

### **D. Incidencia impositiva sobre el costo del transporte automotor de carga**

Este tema tiene como objetivos:

- Analizar los componentes del costo del transporte automotor de cargas, identificando los impuestos y las otras cargas que gravan la actividad, y

- Medir el impacto de los gravámenes sobre la estructura de costos de las empresas. Es decir, cuánto aportan las empresas en neto de tributos al Estado y cuánto representan estos en el costo de la firma.

Para alcanzar el primer objetivo se elaboró una planilla de costos que parte de datos parciales obtenidos de una empresa privada representativa local y completada con información de diversas fuentes.

La información disponible data del mes de mayo de 2.001, pero la metodología de cálculo puede aplicarse en cualquier momento, con las modificaciones legales y de precios que se produzcan.

- **Características generales del material rodante**

Se considera un camión nuevo del tipo "Grande" como son: Volvo NL 12 360, Fiat 190-619, Mercedes Benz 1938, o un Scania T 113, que realiza transporte internacional. Tercer eje balancín. La Confederación Argentina del Transporte Automotor considera a estos camiones del tipo "D" de larga distancia<sup>3</sup>. Combustible utilizado: gas-oil. Vida útil 10 años. Recorrido medio anual 100.000 km. Valor Residual 40 %.

Semirremolque nuevo: Randon 3 ejes. Vida útil 12 años. Recorrido medio anual 80.000 km. Valor residual 50 %. Carga neta 26 tn. Por experiencia de la firma informante se estima que de 1.500 km. cargados, se hacen en promedio 130 km. con el semirremolque vacío (8,5 % del total).

- **Componentes del costo**

Se determinaron todos los componentes de la estructura de costo y se realizó un análisis particular de los impuestos y otros gravámenes que afectan a cada rubro de este tipo de transporte internacional, con el objeto de determinar la incidencia impositiva en cada uno de ellos. Como resultado final se confeccionó el Cuadro 8.

---

<sup>3</sup> GINER DE LARA, M.E., PASTERIS DE SOLAVALLONE, E., MARSONET, P.A., TOMASSETTI DE PIACENTINI, Z. Y LARA DE RICCI, M.I., *Transporte de carga. Estructuras de mercados y costos*, Fac. de C.E. U.N. Cuyo, Mendoza, 2.001.

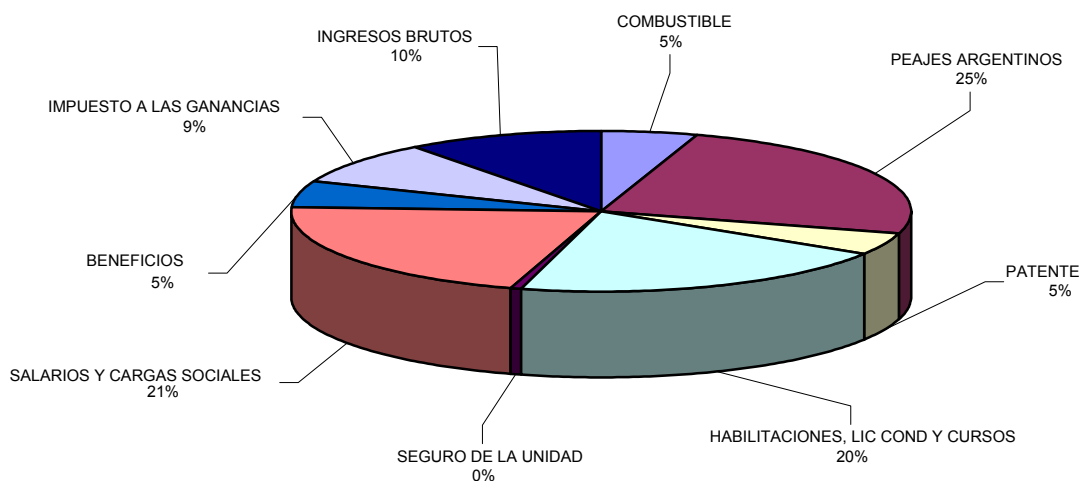


El rubro "Valor a cotizar por km. de recorrido cargado. Sin IVA". por un monto de \$ 1,630301 incluye a los distintos tipos de gravámenes que conforman la incidencia impositiva, que el empresario debe hacer frente durante la actividad, por un monto de \$ 0,0456585 (aporte neto de impuestos y otras cargas que no recupera), según columna N° 3 del Cuadro 8. Con estos valores se determina que la incidencia impositiva es el 28 % del "Valor a cotizar por km. recorrido. Sin IVA".

Dentro de la cifra del 28 % de incidencia total, los tres rubros que tienen mayor participación son: Peajes argentinos con el 25 %, Salarios y Cargas Sociales con el 21 % y Habilitaciones, Licencia Conductor y Cursos con el 20 %, representando entre los tres el 66 % del total de la incidencia impositiva, de acuerdo con el Gráfico 3. Es importante conocer estos datos ya que las variaciones que se pueden producir en el valor de estos tres rubros son los que más influyen en la incidencia impositiva.

**Gráfico 3**

**Participación relativa por rubro que contribuye a formar la incidencia impositiva**



Se debe tener en cuenta que se ha considerado que el vehículo viaja con la capacidad de carga promedio de 26 tn. Si el porcentaje de ocupación es menor esto incrementará el costo y por ende la incidencia.

## Costos por km .

Mayo de 2.001 (en \$)

| CONCEPTO  | Con IVA y otras cargas \$ | Incid. Impositiva \$ |
|---|---------------------------|----------------------|
| 1. COMBUSTIBLE  | 0,252540                  | 0,023000             |
| 2. AMORTIZACIÓN CAMION  | 0,105000                  |                      |
| 3. AMORTIZACIÓN SEMIRREMOLQUE                                     | 0,027729                  |                      |
| 4. COSTO FINANCIERO CAMION  | 0,088200                  |                      |
| 5. COSTO FINANCIERO SEMIRREMOL.                                   | 0,029948                  |                      |
| 6. NEUMATICOS PARA CHASIS   | 0,041000                  |                      |
| 7. NEUMATICOS SEMIRREMOLQUE                                       | 0,023400                  |                      |
| 8. ACEITE DE MOTOR  | 0,005067                  |                      |
| 9. FILTRO PARA ACEITE DE MOTOR                                    | 0,005090                  |                      |
| 10. FILTRO DE AIRE  | 0,002178                  |                      |
| 11. FILTRO DE TRAMPA DE AGUA                                      | 0,002289                  |                      |
| 12. FILTROS DE GAS OIL  | 0,001793                  |                      |
| 13. ACEITE DE CAJA DE VELOCIDADES                                 | 0,001239                  |                      |
| 14. FILTRO DE ACEITE CAJA VELOCIDAD                               | 0,000286                  |                      |
| 15. ACEITE DIFERENCIAL  | 0,000516                  |                      |
| 16. PEAJES ARGENTINOS   | 0,059130                  | 0,048868             |
| 17. PEAJES SECTOR CHILENO   | 0,084507                  |                      |
| 18. PEAJE TUNEL INTERNACIONAL                                     | 0,075000                  | 0,061983             |
| 19. REPARACIONES Y PRESUPUESTO                                    | 0,053092                  |                      |
| 20. PATENTE TRACTOR   | 0,017800                  | 0,017800             |
| 21. PATENTE SEMIRREMOLQUE   | 0,002825                  | 0,002825             |
| 22. HABILITACIONES  | 0,090141                  | 0,090141             |
| 23. LICENCIA DE CONDUCIR  | 0,000675                  | 0,000675             |
| 24. CURSOS OBLIGATORIOS Y OTROS                                   | 0,002650                  | 0,002093             |
| 25. AGENTE DE TRANSP. ADUANERO                                    | 0,019355                  |                      |
| 26. SEGURO DE LA UNIDAD   | 0,078972                  | 0,002132             |
| 27. BATERIAS.   | 0,002500                  |                      |
| 28. LAVADO Y ENGRASE  | 0,020000                  |                      |
| 29. SALARIOS Y CARGAS SOCIALES                                    | 0,276774                  | 0,096704             |
| 30. ART   | 0,007687                  |                      |
| 31. SOGAS DE PRECINTO   | 0,003900                  |                      |
| 32. LONA TAPA CARGA   | 0,004250                  |                      |
| <b>COSTO INCLUIDO IVA</b>   | <b>1,385533</b>           |                      |
| <b>COSTO SIN IVA</b>  | <b>1,243119</b>           |                      |
| <b>GASTOS FIJOS</b>   | <b>0,186468</b>           |                      |
| <b>COSTO FINAL SIN IVA</b>  | <b>1,429587</b>           |                      |
| <b>BENEFICIOS</b>   | <b>0,114367</b>           | <b>0,024017</b>      |
| <b>IMPUESTO A LAS GANANCIAS</b>                                   | <b>0,040028</b>           | <b>0,040028</b>      |
| <b>INGRESOS BRUTOS</b>  | <b>0,046319</b>           | <b>0,046319</b>      |
| <b>VALOR FINAL A COTIZAR POR KM DE RECORRIDO CARGADO. SIN IVA</b> | <b>1,630301</b>           |                      |
| <b>INCIDENCIA IMPOSITIVA</b>                                      |                           | <b>0,456585</b>      |
| <b>INCIDEN.IMPOS./VALOR FINAL A COTIZAR</b>                       |                           | <b>0,280062021</b>   |

Fuente: Elaboración propia sobre la base datos parciales de una empresa y completados con diversas fuentes.

## **E. Conclusiones**

La legislación que se aplica sobre el transporte automotor de carga es amplia, muchas veces compleja y se encuentra dispersa.

En este trabajo se presentan en forma ordenada y sistematizada las normas legales vigentes en los últimos años hasta 2.001.

Se dictaron algunas normas positivas tales como: la obligación de efectuar la revisión técnica obligatoria de los vehículos, exámenes psico-físicos para los choferes, reglamentación del transporte de materiales y residuos peligrosos y curso a los choferes de estos vehículos. Estas normas producen externalidades positivas al obtener mayor seguridad y menor contaminación, tanto para las empresas transportistas como para la sociedad, pero a su vez provocan asimetrías en los costos respecto de los camiones de otros países vecinos que no tienen estas exigencias y no son controlados cuando circulan por Argentina.

Mientras que en otros países se alentaron las inversiones en bienes de capital para aumentar las flotas de vehículos y transformarse en exportadores de servicios, en la Argentina se dictaron normas que desalentaron al sector, como los impuestos al endeudamiento empresario y a la ganancia mínima presunta. De la misma forma los países vecinos cuentan con políticas tributarias de reintegro rápido del IVA o están exentos en el transporte internacional de cargas, mientras en nuestro país los reintegros demoran varios meses.

Los impuestos existentes generan inequidad entre modos, ya que el transporte terrestre por carretera subsidia a otro modo de transporte terrestre -el ferrocarril- pagando de la tasa del gas-oil, un monto de \$ 0,01 por litro comprado (20 % de \$ 0,05), destinado a la infraestructura ferroviaria. Dicha infraestructura se encuentra en manos de concesionarios privados (de ellos dos ramales pertenecen a una empresa extranjera), muchos de los cuales han incumplido en montos importantes tanto en inversiones como en cánones comprometidos.

La inseguridad, problema nacional, ha ido en aumento, provocando pérdidas de cargas e incremento en los valores de las primas de los seguros.

A través de la lectura de la legislación surge que se dictaron y modificaron gran cantidad de leyes, decretos y resoluciones, que cambiaron permanentemente las reglas de juego con fines de recaudación, hicieron más compleja su aplicación y aumentaron las exigencias y los costos de los transportes argentinos. Por otra parte otros países, especialmente Brasil y Chile, tienen legislaciones que hacen cumplir rigurosamente en su territorio tanto a propios como a extranjeros.

A nivel global la incidencia de los impuestos y las cargas de la Seguridad Social en el valor agregado del sector transporte terrestre, ha oscilado desde un 28,64 % en 1998 a un 27 % en el 2000. Se destaca en esta incidencia el IVA con una participación del 77,74% en el año 2000.

En la Argentina, a nivel agregado, la aplicación de los impuestos analizados en este trabajo tiene una incidencia aproximada del 15 %, mientras que en el sector transporte es del 27 % en promedio. Esto indica que existe una mayor carga impositiva en este sector, en relación con el total de las actividades económicas

A nivel de empresa de transporte de carga, del análisis realizado surge que la incidencia de los impuestos, tasas, cargas sociales y otras cargas establecidos a través de normas legales dictadas por el Gobierno, que influyen sobre el costo del transporte automotor de cargas analizado y que no pueden ser compensados con otros impuestos y cargas, es del 28 %. Es decir de cada \$ 1 que percibe de flete el empresario transportista debe ingresar al Estado \$ 0,28.

Los resultados obtenidos tanto a nivel macro como microeconómico demuestran un elevado costo impositivo del sector transporte automotor de cargas. Esto se traduce en una menor competitividad del sector frente al de otros países y en consecuencia en los productos argentinos.

## BIBLIOGRAFIA

APROCAM, Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza, Revistas Rueda de Noticias: N° 19, enero 2.001, págs. 12, 16/17 y N° 21, pág. 2. LASCA, B. Ricardo, El Peaje no debe ser ni un nuevo costo ni un pago a cuenta o un crédito,

ATACI, Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional, Buenos Aires, Revistas: N° 67, octubre/noviembre 1.998; N° 70, junio/julio 1.999, pág. 28 y N° 71, Noviembre / diciembre 1.999, págs. 26/27. ROMERO, Mario, Para pensar como sigue es necesario saber cómo y cuándo empezó, pág. 1.

CATAC, Confederación Argentina de Transporte Automotor, Buenos Aires Revistas N° 216, marzo/abril 2.000, pág. 14; N° 219, año 2.000; N° 220 de febrero/marzo 2.001, págs. 11/12 y 22/23 y N°221, mayo/junio 2001, págs. 6, 10/11.

CONSULTAS efectuadas a: Sr. Hugo Ortíz, Gerente de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza, Sr. Borelli, H.R., Gerente Comercial de La República Compañía Argentina de Seguros Generales S.A., Cdr. Marcelo Fernández de la AFIP. y Prof. Domínguez, María E.

CON VOS EN LA RUTA, Revista, N° 24, año IV (Mendoza, 2.001), pág. 28.

GINER DE LARA, M.E., PASTERIS DE SOLAVALLONE, E., MARSONET, P.A., TOMASSETTI DE PIACENTINI, Z. y LARA DE RICCI, M.I., Transporte de carga. Estructuras de mercados y costos. Edit. F.C.Económicas-U.N.Cuyo, Mendoza, 2.001,

GREEN, Raúl, Evolución del Transporte de productos Alimenticios en Europa, Revista Bolsa de Comercio de Rosario, Año XC, N° 1481, Agosto 2000.

MASTRACUSSA, Sergio, Esperan más inversión en obra pública. Un resarcimiento para las rutas. Los Andes, 11/11/01, Sección Economía, pág. 4.

Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Informes Anuales.

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIONES Y ANÁLISIS FISCAL, capítulos I.3.2., I.3.3., II.2.1/2.6., IV.3.3., IV.10.1. y X.1., [www.mecon.gov.ar](http://www.mecon.gov.ar), [www.mecon.gov.ar/cnrt](http://www.mecon.gov.ar/cnrt), [www.mecon.gov.ar/afip](http://www.mecon.gov.ar/afip) y [www.sg.mecon.gov.ar](http://www.sg.mecon.gov.ar)

**AREA TEMÁTICA: Estado, Mercado y Sociedad (Políticas públicas)**