

Alerta en el transporte de cargas: la suba de costos y la recesión dejan al sector sin margen de maniobra

26/03/2026



El sector del transporte de cargas en Mendoza enfrenta una de las crisis más agudas de los últimos tiempos, atrapado entre una escalada incesante de costos operativos y una recesión que paraliza los fletes. **Ricardo Squartini, presidente de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza (APROCAM)**, describe un escenario de «supervivencia» donde las empresas están consumiendo sus ahorros y descapitalizándose para mantener sus estructuras. En diálogo con **FM Vos 94.5**, el dirigente advirtió que la combinación de subas en gasoil, paritarias y una infraestructura vial deteriorada ha eliminado cualquier margen de rentabilidad, dejando al transportista en una posición de extrema vulnerabilidad frente a los dadores de carga.

El inicio del mes de marzo marcó un punto de inflexión

negativo para el transporte, impulsado principalmente por la inestabilidad geopolítica internacional y su correlato en los surtidores locales. **«Como es de público conocimiento, el combustible viene subiendo de manera sostenida. Desde que comenzó el conflicto en Irán, los valores del petróleo han cambiado drásticamente y eso impacta de lleno en nuestra estructura. Solo en marzo, el incremento de costos generales ronda el 16,23 %, pero al ser acumulado, el número real es mucho mayor. Ayer mismo nos encontramos con una nueva suba de 24 pesos en el gasoil»**, aseguró Squartini apenas comenzó la entrevista.

«El combustible hoy ya supera el 50 % del costo total del transporte; si a eso le sumamos los nuevos índices salariales para los conductores, la situación se vuelve crítica porque los números simplemente no dan», alertó.

La incidencia de la sobreoferta y la caída del consumo

A diferencia de otras crisis económicas, los transportistas se encuentran hoy ante una imposibilidad fáctica de trasladar los aumentos de costos a los precios del servicio, debido principalmente a la debilidad del mercado interno y la retracción del comercio exterior.

El factor determinante en este escenario es la marcada caída de la actividad. El movimiento de mercaderías ha bajado tanto en el consumo interno de Argentina como en las exportaciones, reduciendo drásticamente la cantidad de viajes disponibles. Esta falta de demanda genera una presión del dador de carga que desequilibra la negociación. **«Hay una sobreoferta de camiones para muy poco trabajo. Esto hace que las empresas dadoras de carga impongan el precio del flete. Si uno no acepta sus números, simplemente buscan a otro que lo haga más barato, aunque sea trabajando a pérdida»**, expuso el referente del sector.

Esta dinámica conduce inevitablemente a la descapitalización

del sector. Al no existir rentabilidad, las empresas no solo dejan de percibir ganancias, sino que pierden la capacidad de reinversión básica para mantener su operatividad a largo plazo. «Si tenés un camión con 10 años de antigüedad, hoy no tenés margen para proyectar cambiarlo el año que viene; nos estamos comiendo el capital y los ahorros para seguir circulando», advirtió el titular de APROCAM. Sin una renovación de flotas, el transporte mendocino corre el riesgo de envejecer tecnológicamente, lo que encarece aún más los costos de mantenimiento en un círculo vicioso difícil de romper.



A pesar de la crisis y de contar con unidades ociosas por la falta de viajes, las empresas de transporte en Mendoza sostienen una política de retención de su personal especializado

El espejo de Chile y la infraestructura regional

La comparación con el país vecino y el estado de las rutas locales añade capas de complejidad a la operación diaria de los camiones mendocinos. **«En Chile la situación también es**

grave, aunque el manejo del aumento fue distinto: aplicaron un solo golpe que representó casi el 50 % del valor del combustible de una vez. Aquí es un goteo diario que nos asfixia», expresó Squartini.

«A esto se suma el estado calamitoso de las rutas, que nos provoca roturas constantes de neumáticos y elásticos. Cada bache es un costo extra que sale directamente del bolsillo del transportista en un momento donde no hay crédito y los intereses para cubrirse son altísimos», añadió a su relato.

El capital humano: el último refugio

A pesar de la crisis y de contar con unidades ociosas por la falta de viajes, las empresas de transporte en Mendoza sostienen una política de retención de su personal especializado, entendiendo que el conocimiento y la experiencia son activos difíciles de recuperar una vez que se pierden. En este contexto, el chofer es considerado el aliado estratégico y el capital más valioso de cualquier organización logística. Squartini se mostró enfático al respecto: **«Le confiamos el patrimonio de la firma a un conductor para que ande por la ruta; por eso tratamos de mantenerlo hasta último momento».**

Esta confianza técnica y humana es lo que lleva a los propietarios a priorizar el pago de salarios por sobre otras obligaciones, incluso cuando la rentabilidad es prácticamente nula. Respecto a la situación de empleo, aunque se ven camiones parados en los playones, no se están produciendo despidos masivos en el sector. Las bajas que se registran actualmente responden mayormente a procesos naturales como jubilaciones o retiros voluntarios de conductores que encuentran otras oportunidades laborales.

Sin embargo, este esfuerzo por sostener las fuentes de trabajo choca directamente con las dificultades en la cadena de pagos. Se observa un preocupante atraso en los cobros de los fletes

ya realizados. «El desfase entre el momento en que se presta el servicio –pagando combustible y salarios al contado– y el momento en que se percibe el pago, pone a los transportistas en una situación de riesgo financiero que pone a prueba la resiliencia de todo el sistema logístico regional», declaró el dirigente.

Un horizonte atado a la normalización global

Para el titular de APROCAM, la salida de este escenario de depresión económica depende tanto de factores externos como de una estabilización de las variables internas. «Por ahora, ninguna empresa de la asociación está tomando medidas de magnitud extrema como cierres masivos, y esperamos no tener que llegar a eso. Todo depende de que el escenario internacional se estabilice y que la actividad económica vuelva a un cauce normal para poder trabajar con previsibilidad», manifestó.

«El transporte se está haciendo cargo de los incrementos actuales, pero ese esfuerzo tiene un límite físico y financiero. Necesitamos volver a la normalidad para que el negocio vuelva a ser rentable y podamos seguir apostando al desarrollo de la provincia», cerró.