

# Transporte de cargas: la crisis de costos pone en riesgo la renovación de la logística de Mendoza

26/05/2026



El incremento en el precio de los combustibles y el peso de las paritarias han llevado los costos del transporte a niveles críticos. Carlos Messina, presidente de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza (APROCAM), advierte sobre un desfase del 30% entre el costo real y lo que el mercado paga, una situación que está descapitalizando al sector y frenando la renovación de flotas.

El combustible no es solo un insumo; es el termómetro de la viabilidad del transporte. Para Messina, los aumentos acumulados desde finales del año pasado han configurado un escenario de asfixia operativa difícil de revertir en el corto plazo. «Estamos bastante complicados. El tema del combustible ha tenido un fuerte impacto en nuestra estructura en este último tiempo y es uno de los componentes principales de la

**matriz del costo del transporte. Si tomamos el incremento desde agosto a la fecha, el aumento ha estado en torno al 70%. Marzo fue el mes donde se notó el mayor impacto, con un índice de suba del 10,15% para el sector, seguido de un 2,42% en abril», detalló en una entrevista que brindó a FM Vos 94.5.**

### **El atraso de la tarifa y la falta de actividad**

A pesar de que el índice de costos del transporte acumula cerca del 18% en lo que va del año –superando la inflación general en ciertos periodos–, el valor que efectivamente perciben las empresas por su servicio está lejos de lo que dictan los libros contables. **«Venimos con un atraso importante en los valores referenciales. Hoy, el costo real para un tramo de larga distancia debería ser de 2.294 pesos por kilómetro. Sin embargo, en la práctica se está trabajando hasta un 30% por debajo de ese número»,** afirmó Messina.

«El transporte es una oferta de demanda y hoy falta actividad económica. Como no somos formadores de precio, nos encontramos en una situación compleja. Las empresas están perdiendo su capital de trabajo y están ‘consumiendo’ sus propios camiones porque no pueden cubrir el costo teórico de reposición», declaró.



**Carlos Messina, presidente de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza (APROCAM), advierte sobre un desfase del 30% entre el costo real y lo que el mercado paga  
Combustibles y salarios: el 70% de la ecuación**

La estructura de costos de los transportistas mendocinos ha alcanzado un nivel de rigidez que deja escaso margen de maniobra para la reinversión. Actualmente, la rentabilidad del sector depende casi exclusivamente de dos variables externas que, al combinarse, dictan la supervivencia de las empresas.

De acuerdo con el análisis de la entidad, existen dos pilares que dominan la matriz de gastos. **«Hoy hay dos componentes que significan el 70% del costo del transporte: el combustible y los sueldos. El resto se reparte entre mantenimiento, neumáticos y peajes»**, indicó Carlos Messina. «Esta concentración de costos en apenas dos rubros genera una vulnerabilidad crítica, ya que cualquier ajuste en las paritarias o un incremento en el surtidor desequilibra de

inmediato la estabilidad financiera de las firmas», informó.

A esta situación se suma el factor internacional, una variable determinante para una provincia fronteriza como Mendoza. «Tenemos una particularidad: hacemos mucho transporte internacional», expresó el directivo.

Como ejemplo de esta exposición, recordó que en marzo Chile aplicó un ajuste del 63% en el combustible en una sola jornada. «Quienes cruzan la cordillera se vieron afectados no solo por el costo argentino, sino por este disparo fenomenal del lado chileno», manifestó, subrayando que la logística local queda expuesta a la volatilidad económica de ambos lados de la cordillera.

### **Un parque automotor que envejece**

La imposibilidad de acceder a créditos blandos y la brecha tarifaria están empujando al sector hacia una obsolescencia forzada. Aunque los precios de las unidades nuevas han mostrado una leve tendencia a la baja, el acceso sigue siendo prohibitivo. **«Las pymes del transporte están muy complicadas. En cuanto a los camiones, han bajado algo en dólares, quizás un 10%, pero no es una cifra tan significativa como se notó en los automóviles»**, comparó el referente de APROCAM.

«Entre el costo financiero prohibitivo para renovar una unidad y un costo operativo que no lo permite, vamos camino a un parque automotor mucho más antiguo del que tenemos hoy», anticipó.

### **La reforma laboral y el convenio vigente**

Consultado sobre los posibles beneficios de los cambios legislativos recientes, el titular de la entidad se mostró cauteloso y aseguró que, por ahora, el impacto en la realidad cotidiana de las empresas es nulo. «El convenio de trabajo de camioneros sigue vigente al 100%, no ha habido cambios en ese sentido. Se habla de algunas cuestiones como el pago de

indemnizaciones en cuotas, pero hasta ahora ha habido fallos judiciales en contra», comentó.

«La realidad es que, al día de hoy, no se han notado en las empresas los beneficios que podría traer la ley. El escenario sigue siendo de resistencia», cerró.