

# Perspectivas del transporte automotor de carga

El transporte de cargas representa un servicio vital para la economía de un país. La configuración del sistema de transporte tiene un impacto directo sobre el grado de competitividad de su sistema económico.

Se puede segmentar a la oferta del transporte automotor en dos rubros principales: el transporte de productos primarios (principalmente granos, oleaginosas y combustibles) y el transporte de carga general.

La actividad de transporte está estrechamente ligada a la evolución de la economía en general. Las perspectivas para el sector, entonces, estarán influidas en gran parte por el desempeño económico en los próximos años.

**E**n Argentina, el principal modo de transporte de cargas es el carretero, también llamado automotor o rodoviario. El objetivo de este estudio es describir las principales características de esta actividad económica a nivel nacional, analizar su evolución en los últimos años y presentar indicadores sobre los cuales se puedan identificar las perspectivas, oportunidades y amenazas para el sector en el corto y mediano plazo.

## Importancia del estudio del transporte de cargas

El transporte de cargas es un servicio vital para la economía de un país. La configuración del sistema tiene un impacto directo en la competitividad de su sistema económico, dado que los costos de los fletes se incluyen en el precio de los productos y las materias primas.

Dada la preponderancia del transporte automotor por sobre sus competidores en el transporte fronteras adentro (fundamentalmente modo ferroviario), una situación deficitaria del mismo representaría un cuello de botella real para alcanzar altas tasas de crecimiento económico. Entre las principales limitaciones que se pueden encontrar en la actividad se pueden mencionar la capacidad total de carga, el estado de la infraestructura vial, la antigüedad del parque automotor, los accesos a puertos y pasos fronterizos, la capacidad de acopio y almacenamiento, la disponibilidad de nodos de trasbordo intermodal, por mencionar algunas.

Respecto a la exportación, es importante tener en cuenta la ubicación geográfica de Argentina, distante de los grandes centros de consumo y mayores ingresos. Por otro lado, los productos que componen la canasta de bienes transables son fundamentalmente commodities, aunque las manufacturas continúan expandiéndose a buen ritmo. En estas cuestiones radica la importancia del transporte de cargas, claro determinante de la competitividad de nuestra oferta en los mercados globales.

Del mismo modo, respecto al mercado interno, la eficiencia del sistema tiene impacto en los precios internos de insumos y bienes finales, siendo entonces un determinante de la evolución del nivel general de precios. No debe descuidarse además la importancia del transporte como elemento de desarrollo territorial, ampliando la oferta de bienes a la población y permitiendo el desarrollo de actividades económicas.

*La eficiencia del transporte de cargas, claro determinante de la competitividad de nuestra oferta en los mercados globales.*

## Breve caracterización del transporte automotor de carga

La mayor parte de las cargas que circulan en el país, ya sea con destino al mercado interno o externo, se moviliza a través del transporte automotor. Se incluyen dentro de este modo a los vehículos pesados (camiones) de distinto porte, y también algunos livianos relacionados directamente con el traslado de mercaderías, tal es el caso de furgones y utilitarios.

Se puede segmentar a la oferta del transporte automotor en dos rubros principales: el transporte de productos primarios (principalmente granos, oleaginosas y combustibles) y el transporte de carga general (manufacturas de origen agropecuario o industrial). Si bien tienen factores en común, algunas características y determinantes de la evolución de cada uno de estos rubros tienen marcadas particularidades.

Según el Registro Único de Transporte Automotor (R.U.T.A.), la cantidad de empresas superaba las 110 mil en abril de 2005, operando un parque de 305 mil camiones, con un promedio de 2,7 unidades por firma. El promedio es bajo dado que una característica de todo el sector es el grado de atomización de los operadores. Según estudios consultados<sup>1</sup>, para el año 2001 se estimaba que el 80% eran operadores con un único vehículo. Una comparación con datos más recientes, aunque preliminares, indican que los operadores con menos de 5 unidades representan alrededor del 90% y los de tamaño intermedio un 8%.

Otra característica de la actividad es la estacionalidad. El pico máximo de actividad se produce en el segundo trimestre de cada año, y el mínimo en el tercero. Esta estacionalidad proviene principalmente del transporte de productos agropecuarios, dado el comportamiento más estable de la serie de productos industriales.

El parque automotor de cargas para el año 2005, según datos de la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor<sup>2</sup>, se ubicaba en 1,7 millones de unidades, representando la cuarta parte del total de automotores del país. Cabe destacar que la mayor parte corresponde a vehículos livianos (1,3 millones), mientras que los camiones de mediano y gran porte suman 400 mil aproximadamente.

<sup>1</sup> FIEL. *Proyecciones para operaciones logísticas. Informe Anual 2005.*

<sup>2</sup> Este dato difiere del obtenido a través del R.U.T.A. y posiblemente obedezca a que un porcentaje de empresas no está inscripta en dicho registro obligatorio.

Cuadro 1

Fuente: Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor

<b>Parque automotor de carga</b>		
En unidades - al 31/12/2005		
<b>PROVINCIA</b>	<b>Livianos</b>	<b>Pesados</b>
<b>Total general</b>	<b>1.272.338</b>	<b>442.108</b>
Buenos Aires	34%	33%
Capital Federal	12%	11%
Santa Fe	10%	11%
Córdoba	11%	10%
Entre Ríos	4%	4%
La Pampa	2%	1%
<b>Subtotal región pampeana</b>	<b>72%</b>	<b>70%</b>

La distribución geográfica del parque automotor de cargas no difiere demasiado de la de otras actividades económicas: el 70% se ubica en la región pampeana, tanto para vehículos medianos como pesados, dado que allí se concentra el grueso de la actividad agropecuaria e industrial del país.

## Evolución del sector en los últimos años

La evolución del transporte automotor de cargas en los últimos años puede analizarse recurriendo a varios indicadores, algunos propios del sector y otros auxiliares, que en conjunto muestran la expansión o contracción de la actividad y sientan las bases para enfocar las perspectivas.

El primer indicador clave es la evolución del PBI sectorial. Resulta útil comparar este indicador con el del rubro que lo incluye (Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones) y con el PBI total del país. Una comparación de estos indicadores se puede observar en el Cuadro 2.

<b>PBI: Tasas de crecimiento promedio</b>						<i>Cuadro 2</i>
En moneda de 1993						
PBI	1994-1998	1999-2001	2002	2003-2005	2006 (p)	
Total Economía	4,1%	-2,9%	-10,9%	9,0%	8,5%	
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	7,8%	-1,4%	-7,9%	12,2%	13,5%	
Transporte de Carga por Carretera	3,7%	1,1%	-6,2%	6,0%	0,5%	

Fuente: FIEL y Ministerio de Economía.

Se puede observar en el cuadro precedente un desempeño interesante durante 1994-1998, y desacelerarse en el trienio 1999-2001 (aunque persistiendo una tasa de crecimiento positiva mientras que el rubro que lo contiene y el PBI total del país evolucionaban a tasas negativas. La crisis de finales de 2001 determinó una disminución del 6.2% en el PBI sectorial, para entrar luego en una etapa de fuerte crecimiento (trienio 2003-2005). Finalmente, los datos provisorios correspondientes a 2006 evidencian una brusca desaceleración, producto del escaso aporte del segmento de transporte de productos primarios por la disminución en los volúmenes cosechados en los principales cultivos.

Respecto a las cosechas, la evolución en los últimos años se presenta en el Cuadro 3.

<b>Volúmenes cosechados en los principales cultivos</b>			
En toneladas			
Campaña	Producción nacional	Producción regional	Participación s/ producción nacional
94-95	40.984.261	2.269.090	5,5%
95-96	38.354.010	1.566.770	4,1%
96-97	48.438.010	2.789.470	5,8%
97-98	59.414.138	3.802.220	6,4%
98-99	53.606.998	2.382.750	4,4%
99-00	58.773.675	2.079.960	3,5%
00-01	62.095.898	3.274.870	5,3%
01-02	64.368.469	3.437.370	5,3%
02-03	66.421.941	3.024.081	4,6%
03-04	65.252.933	3.146.810	4,8%
04-05	79.290.521	3.817.737	4,8%
05-06	72.080.860	1.908.860	2,6%
<b>Promedio de participación regional</b>			<b>5,0%</b>

*Cuadro 3*

Fuente:  
CREEBBA y SAGPyA

También resulta pertinente analizar la evolución de las exportaciones movilizadas por camión en los últimos años.

Exportaciones movilizadas por camión									Cuadro 4
Período	2003		2004		2005		2006		
	Miles tn	Mill u\$s FOB							
enero	414	255	462	320	560	427	663	516	
febrero	410	266	466	328	570	443	591	504	
marzo	459	303	565	383	624	510	679	602	
abril	460	277	511	352	644	530	642	579	
mayo	475	304	548	394	621	520	712	642	
junio	420	283	559	403	528	455	704	643	
julio	460	304	569	425	649	568	613	582	
agosto	471	314	584	439	596	529	684	690	
septiembre	502	345	546	441	626	578	713	695	
octubre	540	365	620	503	728	639	732	776	
noviembre	517	357	604	506	747	660	750	795	
diciembre	483	348	609	490	839	629	733	767	
<b>Total general</b>	<b>5.612</b>	<b>3.721</b>	<b>6.641</b>	<b>4.984</b>	<b>7.731</b>	<b>6.488</b>	<b>8.215</b>	<b>7.790</b>	
<b>Crecimiento interanual (%)</b>			<b>18%</b>	<b>34%</b>	<b>16%</b>	<b>30%</b>	<b>6%</b>	<b>20%</b>	

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC.

<sup>3</sup> Por otro lado, las exportaciones por camión no incluyen grandes volúmenes de granos y oleaginosos, ya que los mismos son exportados principalmente por vía marítima.

En los años considerados, se puede ver claramente el aumento progresivo que han tenido las cargas de exportación movilizadas por camión, presentando un mayor crecimiento en cuanto a valor, lo cual respondería a una mayor agregación de valor en los productos exportados, o visto desde otro punto de vista, una mayor participación de manufacturas de origen industrial por sobre las de origen agropecuario<sup>3</sup>.

Desde el punto de vista de la oferta, otro indicador relevante es la producción nacional de vehículos de carga, la cual se puede observar desagregada por año y tipo de vehículo en el Cuadro 5.

En resumen, los indicadores presentados evidencian una evolución positiva del sector en los últimos años, luego de la salida de la crisis de 2001. Cabe destacar que en el período analizado el contexto ha sido favorable tanto a nivel de balanza comercial como de producción agropecuaria e industrial, sectores relacionados directamente con el desempeño del transporte por carretera.

En la próxima sección se analizarán las perspectivas de la actividad, procurando identificar posibles amenazas y oportunidades, estableciendo además las posibilidades de que el contexto favorable en los aspectos previamente mencionados se mantenga o cambie en el corto o mediano plazo.

## Producción nacional de vehículos de carga

Cuadro 5

En unidades

Tipo de vehículo	1959/2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Furgones	52.184	6.360	5.071	7.435	13.015	16.977	38.430
Hasta 2000 kg	51.299	6.360	5.071	7.418	12.956	16.846	26.257
De 2001 a 4000 kg	885			17	59	131	12.173
Transporte de Carga	348.404	1.778	1.141	1.501	2.405	2.972	3.303
Hasta 2000 kg	51.299					70	
De 2001 a 4000 kg	57.230						
Más de 4000 kg	239.875	1.778	1.141	1.501	2.405	2.902	3.303
Utilitarios	1.577.451	57.509	41.778	50.799	72.943	116.444	119.535
Hasta 2000 kg	1.535.254	55.957	40.625	50.799	72.943	116.444	119.535
De 2001 a 4000 kg	42.197	1.552	1.153				
<b>Total</b>	<b>1.978.039</b>	<b>65.647</b>	<b>47.990</b>	<b>59.735</b>	<b>88.363</b>	<b>136.393</b>	<b>161.268</b>

Fuente: ADEFA

## Principales amenazas y oportunidades

### (-) Deterioro de la rentabilidad de las firmas

La amenaza de incremento de costos tiene como principal determinante los conflictos salariales y la inflación como disparador del aumento de los insumos. De hecho, uno de los principales riesgos para el corto y mediano plazo es la incursión en un contexto de inflaciones moderadas, que sin llegar a un marco hiperinflacionario, pueden afectar seriamente los flujos financieros de los operadores y repercutir en forma muy negativa sobre su estructura de costos.

La estructura de costos desequilibrada por subsidios y la fuerte presión salarial, plantea interrogantes sobre la rentabilidad a futuro. Esta estructura puede cambiar de modo sustancial si el gobierno decide o se ve imposibilitado de mantener subsidios a la actividad. Del mismo modo, dada la incidencia significativa de los salarios sobre la estructura de costos, se suma como factor de incertidumbre la tendencia progresiva de los mismos en términos reales (ajustados por inflación). El crecimiento en la participación del salario, si no es acompañada de mejoras en la productividad, presionará sobre la rentabilidad del sector.

*Uno de los principales riesgos para el corto y mediano plazo es la incursión en un contexto de inflaciones moderadas, que sin llegar a un marco hiperinflacionario, pueden afectar seriamente los flujos financieros de los operadores.*

### (-) Caída en el nivel de actividad general

Dado que el transporte y la logística están fuertemente ligados al desempeño macroeconómico, el riesgo de un deterioro de dicho entorno constituye una amenaza para los operadores. Un desmejoramiento de las condiciones macroeconómicas afectará la actividad de los clientes, quienes a su vez demandarán menos servicios logísticos, limitaran sus planes de inversión, etc. Si bien el segmento de transporte agropecuario es bastante más independiente de este factor, en el caso de las cargas generales el impacto sería importante. Si la economía se desacelerara, la producción de manufacturas tanto para el mercado interno como para exportación demandaría menos servicios de transporte y logística.

*El mantenimiento en buen estado de la infraestructura vial – rutas y accesos– es una condición fundamental para las buenas perspectivas del sector, dado que impacta en el mantenimiento de las unidades y la eficiencia del servicio brindado.*

#### **(-) Creciente informalidad en el sector**

La ausencia de controles puede derivar en un creciente grado de informalidad en el sector y una competencia desequilibrada entre los operadores registrados y aquellos al margen de la formalidad. Este hecho impactaría en la calidad del servicio ofrecido y atentaría contra una opinión negativa generalizada en contra del transporte carretero, además de un aumento de la presión tributaria para las empresas registradas.

#### **(-) Creciente inseguridad en el sector**

Desde hace bastante tiempo el sector es presa de robos secuestros de mercadería, cada vez de mayor magnitud. De persistir un escenario como tal, este hecho tendría impacto directo no sólo en los costos de las firmas por la implementación de sistemas de seguridad o custodios, sino también en el normal desarrollo de la actividad, ya que se tornaría mucho más riesgosa.

#### **(-) Deterioro de la infraestructura vial**

El mantenimiento en buen estado de la infraestructura vial –rutas y accesos– es una condición fundamental para las buenas perspectivas del sector, dado que impacta en el mantenimiento de las unidades y la eficiencia del servicio brindado. Los planes de obra pública tienen en cuenta este aspecto, aunque no debe olvidarse que pueden formar parte de campañas preelectorales.

#### **(-) Restricciones ambientales y vehiculares**

El aumento de costos también podría provenir por el incremento de las regulaciones (fundamentalmente en virtud del aumento vertiginoso de los accidentes de tránsito en que se ven involucrados camiones). Además, por la creciente concientización respecto del impacto ambiental y los costos asociados al deterioro del pavimento y la congestión vehicular, en la mayoría de las grandes ciudades se está restringiendo cada vez más el acceso de vehículos de gran porte. Esto significa que los operadores deberán reubicarse en bases cercanas a las principales ciudades para llevar a cabo procesos de ruptura de carga e ingresar a las mismas en vehículos de menor porte para llegar así a los clientes finales.

#### **(+) Incremento en la tercerización de operaciones**

La tendencia mundial apunta a que las firmas se especialicen en su actividad principal y tercericen todas las operaciones referentes a logística y transporte, ganando en eficiencia y evitando el sobredimensionamiento de su activo y su posterior depreciación. Es de esperar que esta tendencia continúe y se profundice. La amenaza de que la misma se revierta y los demandantes decidan volver a las operaciones propias tendría una probabilidad de ocurrencia relativamente baja, dado que por la especialización cada vez mayor dentro del sector, retornar la práctica propia podría consistir en una solución ineficiente para las firmas.

#### **(+) Creciente desarrollo de zonas de actividades logísticas**

La tendencia a restringir el acceso de vehículos de gran porte a las ciudades, sumada a la importancia de poseer espacios físicos donde se conjuguen actividades de almacenamiento, logística y servicios conexos, brindan la oportunidad a los operadores más innovadores a conformar alianzas estratégicas entre actores privados y públicos para posicionarse frente a la demanda.

#### **(+) Consolidación del crecimiento económico**

Como contracara de la amenaza expuesta anteriormente, en la medida en que la economía nacional logre continuar con la buena performance de los indicadores macroeconómicos, la actividad económica en general aumentará, y por las relaciones intersectoriales analizadas en párrafos precedentes, es de esperar que se traduzca en un mayor nivel de actividad del sector

*La tendencia mundial apunta a que las firmas se especialicen en su actividad principal y tercericen todas las operaciones referentes a logística y transporte, ganando en eficiencia y evitando el sobredimensionamiento de su activo y su posterior depreciación.*

bajo análisis. Las proyecciones de PBI para los próximos años consultadas indican continuidad en el crecimiento del PBI, pero a tasas menores, ya que el alto crecimiento a tasas denominadas "asiáticas" durante el trienio 2003-2006 se produjo por la confluencia de diversos factores, tanto internos como del contexto internacional. En los próximos años el crecimiento continuará pero será mucho más dependiente de factores internos, principalmente la inversión.

### **(+) Aumento de la producción del sector agropecuario**

Los pronósticos de continuidad en las tasas de crecimiento de los volúmenes cosechados por el aumento de rendimientos, la incorporación de nuevas tierras y la tendencia estable de los precios internacionales, indican una evolución favorable del segmento de transporte carretero agropecuario. Por otro lado, el impulso ganado por la agroindustria, tanto orientada a la exportación como al mercado interno, pronostica una evolución favorable también para el segmento de cargas generales.

Algunas proyecciones de producción agrícola<sup>4</sup> estiman que el volumen total de granos y oleaginosas, para la temporada 2010/2011, tiene como base 80 millones de toneladas, pudiendo llegar a 100 millones suponiendo la incorporación de nuevas tierras a la producción. De esta manera, la probabilidad de ocurrencia de un aumento sostenido en la demanda de transporte de granos es alta.

*<sup>4</sup> Oliverio, G. y G. López.  
Potencial y limitantes de  
la producción de granos  
y carnes en Argentina.  
Fundación Producir  
Conservando.  
Noviembre de 2002.*

## **Consideraciones finales**

A lo largo del estudio se ha buscado caracterizar el sector de transporte automotor de cargas, conociendo sus principales características y analizando las perspectivas a corto y mediano plazo.

Queda evidenciado que la actividad está estrechamente ligada a la evolución de la economía en general. Las perspectivas para el sector, entonces, estarán influidas en gran parte por el desempeño económico en los próximos años. El mismo será determinante en el crecimiento de los sectores de la economía demandantes de este servicio, fundamentalmente el agropecuario y la industria manufacturera, siendo el primero relativamente más independiente que el segundo.

De esta manera, resulta importante resaltar dos aspectos. Por un lado, las condiciones de crecimiento del PBI son una realidad concreta. Las proyecciones estiman la continuidad en el crecimiento, aunque a tasas menores y con mayores restricciones en el contexto internacional. Por otro lado, para el aprovechamiento de esta oportunidad, es fundamental neutralizar las amenazas precedentes, principalmente aquellas relacionadas con el deterioro de la infraestructura vial, la inseguridad y los desequilibrios en la estructura de costos. ■