



Instituto
IDEAS

INSTITUTO DE ECONOMÍA APLICADA Y SOCIEDAD

Tránsito y Transporte

TRANSPORTE DE CARGAS EN ARGENTINA Y CABA

OCTUBRE 2020

VILMA PAOLA CARLUCCIO

INÉS MARÍA FISZMAN

GUSTAVO COLLA



@InstitutoIdeas_



Instituto IDEAS



@InstitutoIdeas_

TRANSPORTE DE CARGAS EN ARGENTINA Y CABA

RESUMEN

En el presente informe se analiza la situación del Transporte Automotor de Cargas en la República Argentina en general y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en particular. En Argentina la participación del TAC alcanza el 93% de la carga interurbana, sin embargo se encuentra un sector privado atomizado y un mercado mayormente desregulado, salvo por normativa reciente que tiende a un transporte de cargas más limpio. En CABA se encuentra un importante movimiento hacia los puertos, sumado al transporte de mercancías que crece de la mano del e-commerce. Si bien se realizaron dos obras necesarias en los últimos años, resulta menester seguir mejorando la infraestructura y la normativa para contar con un TAC más seguro, eficiente, y menos contaminante. Por este motivo se propone la creación de estímulos para la construcción de Centros Logísticos que sean ordenadores del tránsito del TAC en CABA.

En Argentina se encuentra un sector de Transporte Automotor de Carga fuertemente dominante, cuyo principal nodo de transporte de pasajeros y cargas del país es constituido por la Región Metropolitana de Buenos Aires. A su vez, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires recibe a diario un flujo de personas y mercaderías que superan, y hasta duplican su población estable y sus necesidades de abastecimiento.

Asimismo, el TAC genera 142 mil puestos de trabajo en el país.

Por lo tanto, se encuentra la necesidad de analizarlo debidamente este sector en los niveles mencionados, teniendo en cuenta su incidencia en la distribución de una amplia mayoría de los productos que se movilizan a lo largo y ancho del territorio argentino, tanto para su exportación como para consumo interno.

Dicho análisis tendrá en cuenta, por un lado, la importancia de "humanizar" las ciudades mediante políticas que prioricen la seguridad y el mejoramiento de la calidad de vida de sus ciudadanos. Además, se debe considerar la necesidad de apoyar una transición hacia un desarrollo bajo en emisiones que permita la descarbonización acoplada, aprovechando las oportunidades de creación de empleos verdes, en sectores como los de energía y transporte (ONU, 2020).

Situación del Transporte Automotor de Carga (TAC) en Argentina

En Argentina la participación del Transporte Automotor de Carga (TAC) es muy importante, dado que alcanza el 93% de la carga interurbana, mientras que el ferrocarril representa sólo el 4%. Esta proporción es llamativa teniendo en cuenta las largas distancias y la importancia del transporte de agrograneles, sin embargo se justifica en que dos tercios de los granos se mueven hacia puertos ubicados a una distancia media inferior a los 500 km, para la cual el camión es eficiente y evita la necesidad de acopios (Barbero et al., 2020).

Configuración del TAC en Argentina

En el país se reconocen 29 tipos de vehículos de carga, divididos en cinco categorías:

- Camiones: 7 tipos, de acuerdo con la cantidad de ejes delanteros y traseros.
- Tractores con semirremolques: 8 tipos.
- Camiones con acoplado: 6 tipos.
- "Bitrenes": 4 tipos.
- Camiones especiales: 4 tipos.

El total de vehículos de carga en Argentina es de casi medio millón de unidades, de los cuales 283.000 corresponden a camiones y tractocamiones. Asimismo, es mayor la presencia de camiones rígidos o acoplados, que la de tractores o semirremolques. La relación entre el número de semirremolques y el de tractocamiones es de 1,23. (Barbero et al., 2020).

Además de la cantidad de vehículos, la distancia que recorren anualmente es otro de los indicadores que dan cuenta del desempeño operacional en el TAC. Se estima que la distancia recorrida por año es muy reducida en las unidades afectadas a la logística urbana (15.000 km) o en las que prestan servicios en puerto (18.000 km) debido a la gran proporción de tiempo muerto frente a tiempo de marcha. Mientras, se estima que en los servicios expresos interurbanos alcanzan los 120.000, y en los servicios especializados los 144.000 km (los que transportan vehículos, o combustibles) (Barbero et al., 2020).

Para obtener un panorama del estado del TAC en Argentina, es importante tener en cuenta la antigüedad del parque automotor, debido a que se encuentra directamente relacionado con factores como el consumo energético, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), la seguridad vial, y la calidad del servicio en general. En Argentina la edad media del parque es ligeramente superior a los 14 años (Barbero et al., 2020). Esta cifra es de las menores de Latinoamérica (15 años en México, 17 en Uruguay, etc.), pero a modo de referencia se menciona también que la edad promedio en la Unión Europea es de 11,7 años.

A su vez, el proceso de renovación de vehículos en los últimos años estuvo condicionado por la capacidad financiera de los operadores. La decisión de compra se encontró fuertemente influida por el ambiente político del país, el valor del dólar, las tasas de interés y los ciclos de expansión-detracción del comercio en general.

Por lo tanto, se puede pensar el proceso de renovación de las unidades vinculada a la capacidad financiera para afrontarla que presentaron los diferentes tipos de empresas en los últimos años. Por un lado las empresas más grandes pudieron apoyarse con financiación propia o créditos de las empresas de camiones, y por otro, las empresas de menos capacidad financiera afrontaron la renovación a través de planes del Estado, adquiriendo vehículos con tecnología y potencia inferiores.

En esta línea, generalmente solo las grandes empresas, con mayores niveles de organización, establecen contratos anuales (o por periodos incluso más largos), cuando las empresas pequeñas suelen establecer contratos específicos por viaje realizado.

Asimismo, se observa un sector del TAC altamente atomizado, ya que el 82,4% de transportistas tiene menos de 5 camiones, y el 94,8% menos de 10. Mientras, existen 16 flotas que cuentan con más de 400 vehículos, de las cuales 13 se dedican al transporte de carga propia y solo 3 son empresas de transporte para terceros. Sin embargo, en la Argentina los vehículos de carga dedicados al transporte propio representan el 29% del total, alcanzando el 60% en los vehículos livianos (Barbero et al., 2020).

Costos del TAC en Argentina

En lo que respecta a costos operativos, el Departamento de Estudios Económicos y Costos de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas elabora el Índice de Costos de Transporte de Cargas FADEEAC, calculando la composición de la estructura de costos del TAC en Argentina, como se observa en la Figura 1.

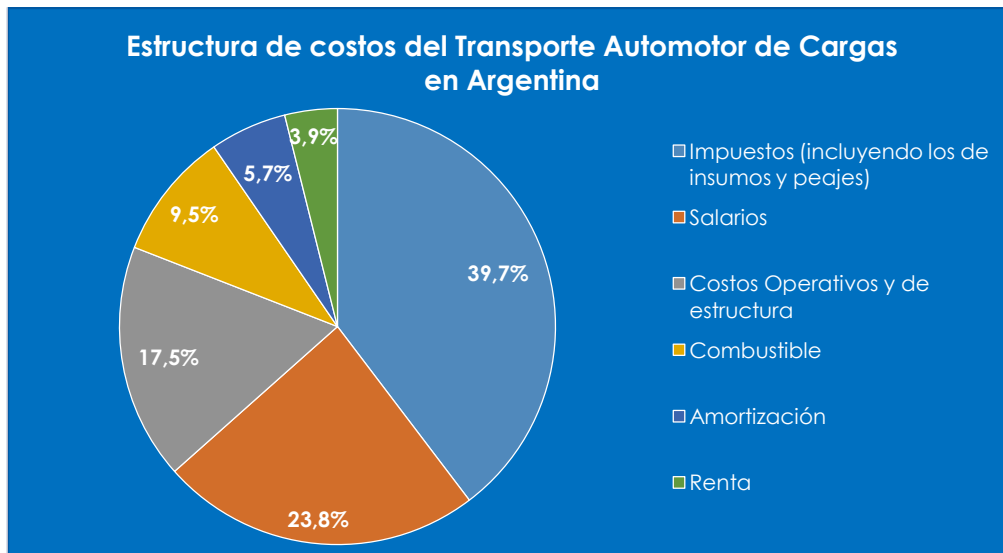


Figura 1. Elaboración propia en base a datos de la FADEEAC 2017.

Entre los costos adicionales se encuentran los generados por y para evitar la denominada "piratería del asfalto". Este fenómeno consiste en el robo de mercadería en ruta y ataca principalmente al transporte de productos que son de fácil comercialización. Genera un aumento en los costos relacionados a la seguridad, como personal de custodia, sistemas de rastreo, etc., además de una pérdida de eficiencia al utilizar estrategias para aumentar la seguridad que implican la alteración de la programación de los viajes, cambiando de horarios y rutas. En el caso de Argentina, su peso ha sido estimado en torno al 3%.

Por otro lado, se destaca el costo no computado de la corrupción, que aparece en forma de pago de sobornos a diferentes agentes públicos para conseguir contratos o evitar controles durante la circulación, entre otros.

Además de los costos financieros mencionados, que son enfrentados por el operador de los servicios de TAC, se deben tener en cuenta los denominados costos externos. Dichos costos son evaluados únicamente en base al criterio social y contienen el valor asignado a la tierra concedida a la red vial, al capital, a la contaminación sonora y del aire, la emisión de GEI, entre otros.

Regulación del TAC en Argentina

Las medidas recientes más destacadas en lo que respecta a la regulación del TAC en Argentina son las siguientes (Fiadone, 2018):

- Norma Argentina de Gas (NAG) 451 "Procedimiento para la habilitación de vehículos importados, propulsados mediante el uso de gas natural", aprobada por el Ente Nacional Regulador del Gas. Dicha norma reconoce que la utilización eficiente del gas natural representa una transición de la matriz de energía secundaria, hacia patrones de uso de combustibles menos contaminantes y más eficaces.

- Sistema de Turnos Obligatorios para Descarga en Puertos (STOP) que se implementó en 2018, estableciendo horarios para disminuir el tiempo de espera de los camiones.
- Incremento en las dimensiones y carga admitida, permitido a través del Decreto 32/2018, que determina una nueva y mayor relación de potencia-peso, con nuevas y más exigentes disposiciones en materia de seguridad vial y de contaminación.
- “Mesa de Logística” convocada en diciembre de 2018 por los (entonces) Ministerios de Transporte y de Producción y Trabajo y formada por más de 60 cámaras empresarias y sindicales vinculadas con el sector logístico.
- Mesa de Negociación Participativa entre las federaciones de transportistas, las de productores agrícolas y las entidades del gobierno nacional responsables por el transporte y la agricultura, para determinar la tarifa de referencia en el transporte de ciertos productos del agro.
- Reducción plazo para validar homologación de vehículos importados de Europa, en febrero de 2018 a través de una disposición que reconoce que las homologaciones europeas son más exigentes que las nacionales, por lo que se reduce el trámite a una declaración jurada.
- Limitación de velocidad a 90 km/hs para vehículos de más de 3.500 kg fabricados de 2017 en adelante, a través de un dispositivo limitador. Esta medida es una de las dos iniciativas de transporte limpio de cargas ya que, además de representar una mejora para la seguridad vial, disminuye el consumo de combustible, las emisiones y los costos de mantenimiento.
- Programa de Transporte Inteligente, constituye otra iniciativa de transporte limpio de cargas y fue impulsado en octubre de 2018 por el gobierno a modo de prueba con una docena de empresas de TAC. Dicho programa fue inspirado en el programa francés Objectif CO2 y el programa SmartWay de EEUU y su objetivo es de mejorar la eficiencia energética, aumentar la competitividad mediante la disminución del costo logístico, disminuir las emisiones contaminantes y de GEI, y crear una comunidad de buenas prácticas y fomentar su uso en el transporte de cargas, estableciendo un sistema de información que permita concentrar la información de las acciones implementadas y volcar los resultados en una base de datos perteneciente al programa.
- De forma casi simultánea, el sector privado impulsó un programa denominado Rango Verde, creado por la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Transporte de Cargas (FADEEAC).

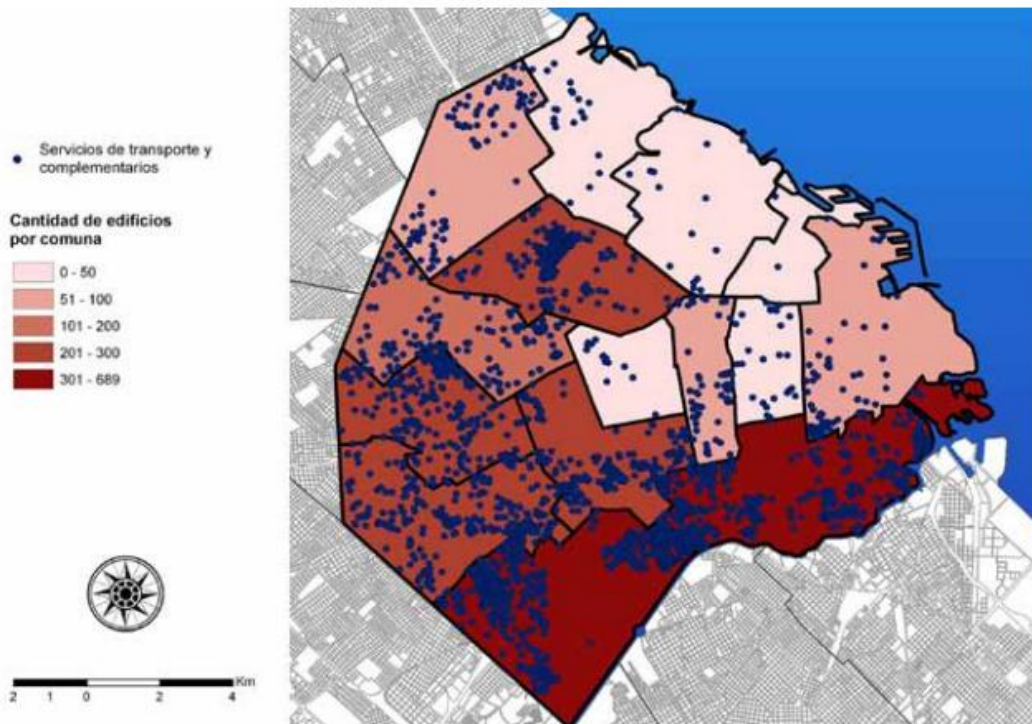
A pesar de este reciente aumento de normas tendientes a la regulación del TAC en Argentina, la realidad es que este sector opera en un mercado mayormente desregulado. Esto se evidencia en la falta de reserva de mercado, la gran libertad de entrada y salida de la actividad, y la libre fijación de tarifas, si bien existen tarifas de referencia para el transporte de granos. Generalmente quien contrata el servicio es quien estipula las condiciones operativas, y los contratos a largo plazo existen únicamente en los estratos de mayor escala de complejidad y facturación.

Situación del Transporte Automotor de Cargas en CABA

El TAC en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se encuentra organizado en torno al movimiento generado por los puertos de Buenos Aires y Dock Sud y la distribución urbana de bienes de consumo. Los mismos generan un tráfico de gran magnitud que resulta un desafío para el ordenamiento territorial de la Ciudad.

Los edificios destinados a prestar servicios complementarios al transporte suman 2.596 establecimientos, en su mayoría depósitos y edificios vinculados a la logística y distribución. Se concentran principalmente en la zona Sur (Comunas 8 y 4) y Oeste (Comunas 7, 9, 10 y 15), cercanos a ejes de circulación particularmente en lo que respecta a las autopistas que atraviesan el territorio de la Ciudad (Relevamiento de Usos del Suelo, 2013).

Edificios de destino único de servicios complementarios al transporte por Comuna.



Fuente: Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA, 2012.

Estas zonas, junto con el Puerto y el Mercado de Hacienda de Liniers, son los polos de atracción más importantes del tránsito pesado que ingresa a la ciudad, además de los flujos pasantes en el eje norte-sur. La circulación de camiones (+12 ton) está restringida únicamente a la Red de Tránsito Pesado (Ley N° 5990).

Puerto de Buenos Aires

Históricamente, el Puerto de Buenos Aires es el principal operador de cargas generales del país. Junto con Dock Sud expresan alrededor del 80% del movimiento de contenedores del país.

Según el Ministerio de Transporte de la Nación, en 2017 se movieron por Puerto Nuevo 7,8 millones de toneladas, dentro de las cuales el 85% de la carga total se movió en contenedores, que representan 888 miles de TEUs (unidades de contenedores equivalente a veinte pies).

Del total de toneladas que circularon por el puerto, el 77% correspondieron a cargas generales (el 99% en contenedores) y el resto a graneles líquidos. Por tipo de productos, el 52% fueron Manufacturas en general, el 14% Combustibles, el 9% Productos químicos, el 6% Carnes y cueros, 5% Autos y repuestos y 4% Frutas, jugos y bebidas, entre los más importantes.

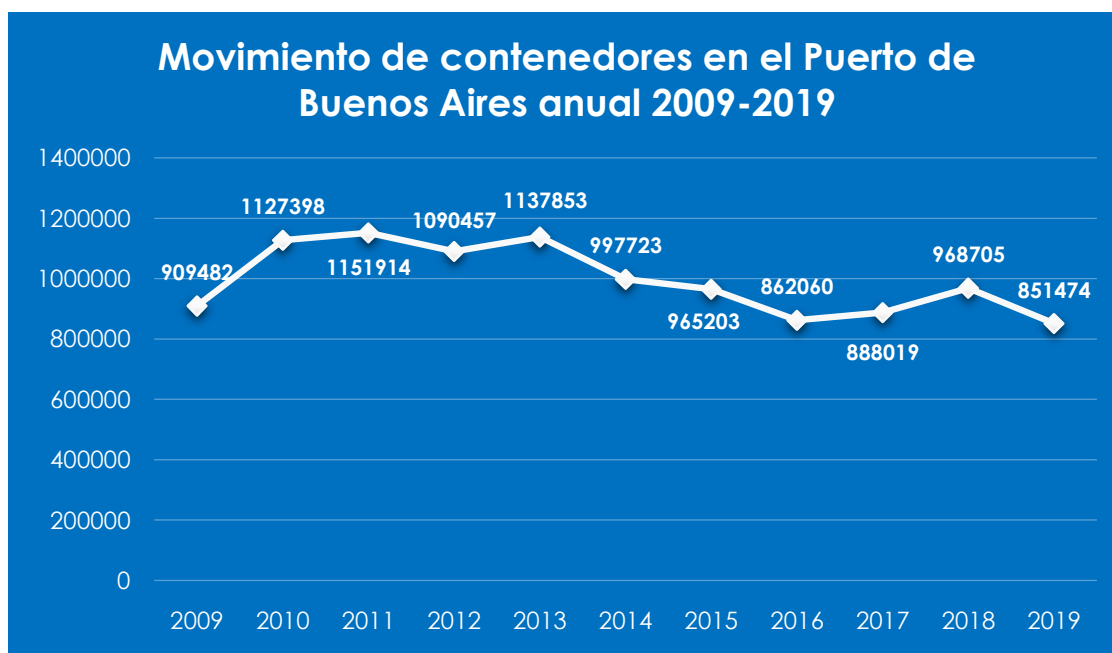


Figura 2. Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Transporte de la Nación.

Puerto Nuevo se encuentra dividido en 6 terminales de carga general y una de cereales. Las Terminales 1/2/3 concentraron el 62% de la carga general total movilizada, seguida por la Terminal 5 (19%) y la Terminal 4 (18%).

Las concesiones de las terminales finalizan este año y se anunció un rediseño total del puerto, que contará con 2 terminales privadas y 1 pública para carga, y una actualización que ampliaría la capacidad de entrada y salida de pasajeros.

Distribución urbana y centros logísticos (ZALs)

La logística de distribución urbana, de "última milla" o transporte expreso se centra en el aprovisionamiento de bienes de consumo dentro de las ciudades, representando uno de los sectores con mayores perspectivas de desarrollo, a partir del crecimiento del e-commerce. Si bien esta forma de comerciar de forma virtual creció sostenidamente a través de las últimas décadas, las medidas de cuarentena aplicadas este año le dieron un impulso aún mayor que debe ser tenido en cuenta.

El crecimiento del comercio virtual multiplica los puntos de entrega, y exige rapidez y variedad de opciones, al menor costo posible. Por este motivo, se puede observar un gran aumento en la cantidad de centros logísticos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos años. Según un relevamiento de Colliers International, en 2017, se construyeron 94.471 m² de Centros Logísticos Premium, totalizando una oferta de 1.758.649 m² en 48 centros (Ministerio de Hacienda, 2018).

Inversiones en Obras tendientes a mejorar el TAC en CABA

El ejemplo emblemático de los últimos años podría ser el denominado Paseo del Bajo: es un corredor vial de 7,1 km que conecta las autopistas Illía y Buenos Aires-La Plata, a través del eje de las Av. Huergo-Madero. El mismo abarca nuevos instrumentos para el ordenamiento del tránsito, ya que cuenta con carriles exclusivos para camiones y micros de larga distancia, agilizando el ingreso al Puerto y la Terminal de Retiro y evitando el peligro a la seguridad vial que representaba el gran flujo de camiones que circulaban por las Av. Huergo-Madero, que son muy transitadas por automóviles particulares, bicicletas, transporte público y peatones.

Por otro lado, el Puente Lacarra cuenta con una extensión 60 m sobre el Riachuelo, y una Villa Soldati con Lanús, aliviando el tránsito que circula por los puentes Alsina y De la Noria.

A futuro existe el plan de Red de Expresos Regionales (RER), que propone construir 20 km de túneles nuevos y 8 estaciones de subte, que interconecten las líneas ferroviarias metropolitanas en el centro de la Ciudad, debajo del Obelisco. Este proyecto beneficiaría principalmente al transporte de pasajeros pero aliviaría parte del tráfico usual en las arterias centrales de la Ciudad de Buenos Aires.

Conclusión y Propuestas

A modo de conclusión general, se resalta la necesidad de seguir descongestionando el tránsito de camiones en la Ciudad de Buenos Aires con el objetivo de recuperar las calles y avenidas para el uso público. Por ello, debería continuarse con el proceso de reordenamiento desde la planificación urbana que fue comenzado por las obras mencionadas.

En esta línea, se propone la creación de estímulos para este reordenamiento y mejores prácticas del transporte de cargas de la Ciudad, a través de la creación de grandes Centros Concentradores de Logística. Estos centros deberían contar con ciertas características, como encontrarse en zonas habilitadas para la actividad logística y cercana a subidas y bajadas de Autopistas Urbanas habilitadas para tránsito pesado.

La construcción de estos centros podría ser estimulada mediante una serie de exenciones impositivas específicas, como ABL, IIBB, Derechos de Delineación y Construcción y Tasa por Servicio de Verificación de Obra, entre otros. Además, resulta menester poner a disposición líneas de crédito especiales del Banco de la Ciudad de Buenos Aires de forma que se incentive la realización de inversiones para las empresas del sector, que permitan reorganizar el modo en que se desarrolla el TAC.

A través de esta política se promueve una mejora en la seguridad vial, y una importante disminución en los niveles de contaminación sonora y del aire. También, al despejar las zonas más afectadas por el tránsito pesado en el sur de la ciudad, se generaría revalorización inmobiliaria, y ahorros en reparación de calles y veredas.

Fuentes

- Barbero, J. A., Fiadone R., Millán Placci M. R. (2020). *El Transporte Automotor de Cargas en América Latina*. NOTA TÉCNICA N° IDB-TN-1877. Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El_transporte_automotor_de_cargas_en_Am%C3%A9rica_Latina.pdf
- FADEEAC (2019). *Índice de Costos de Transporte de Cargas FADEEAC*. Disponible en <https://www.fadeeac.org.ar/departamento-de-estudios-economicos-y-costos/>
- Fiadone, R. (2018). *El desempeño del transporte automotor de cargas. Propuestas para su mejora*. Buenos Aires.
- Ley N° 5.990, BOCBA N° 5429 del 06/08/2018.
- Ministerio de Hacienda (2018). *Informes productivos provinciales: CABA*. Año 3 – N° 25. Disponible en argentina.gob.ar/sites/default/files/sspmicro_informes_productivos_provinciales_caba.pdf
- ONU (2020). *Análisis Inicial de las Naciones Unidas: COVID-19 en Argentina: Impacto Socioeconómico y Ambiental*. Actualizado al 19/6/2020. Disponible en <https://www.onu.org.ar/stuff/Informe-COVID-19-Argentina.pdf>
- Puerto de Buenos Aires, Ministerio de Transporte (2020). *Resumen Estadístico: Agosto 2020*. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_estadistico_agosto_2020.pdf
- Ministerio de Desarrollo Urbano (2013). *Informe Territorial: Relevamiento de Usos de Suelo Ciudad de Buenos Aires*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Disponible en <http://cdn2.buenosaires.gob.ar/planeamiento/rus2012.pdf>