

## 6

# FLOTA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

### 6.1. INTRODUCCIÓN

Aunque es el responsable del grueso del movimiento nacional e intrarregional de las mercaderías, la información referida al parque automotor carretero de cargas presenta bastantes carencias, a pesar de que la situación ha mejorado notablemente desde la implementación a mediados de la década del '90 de la revisión técnica obligatoria (RTO) para los vehículos que efectúan tráficos nacionales e internacionales, y desde la puesta en funcionamiento del Registro Único del Transporte Automotor (RUTA), creado por la ley de cargas del año 1996, pero que aún no ha logrado la inscripción de la mayoría de las unidades que deberían hacerlo.

Si se adiciona a ello el hecho de que se trata de un sector que opera en un mercado plenamente desregulado, la captación de información se remite a la existencia de registros habilitantes o a relevamientos "ad hoc" que se encaren periódicamente. Hasta el momento, la única fuente de información referida al parque, la forman los registros existentes, ya que las autori-

dades no realizan relevamiento alguno a fin de determinar el desenvolvimiento de la actividad.

En nuestro país las normas regulatorias, tanto nacionales como algunas provinciales, establecen registros de inscripción vehicular como condición previa a la prestación de los servicios. Sin embargo, es únicamente a nivel nacional donde se denota el mayor avance en la materia, puesto que en las provincias que legislaron sobre ello, los registros, por diferentes motivos, sólo se verifican en la norma y no en la práctica.

En la Jurisdicción Nacional existen dos registros en operación con dos fines diferentes pero que pueden servir para estimar la flota vehicular carretera de cargas: el RUTA y el que surge del sistema de la RTO, cuya administración recae en la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT)<sup>38</sup>.

Dado que el RUTA todavía no ha logrado un completo y unificado banco de datos (se estima que, aún hoy, el parque inscripto representa una magnitud cercana al 60% del total que debería inscribirse), la fuente central utilizada para la estimación del parque automotor de cargas ha sido la que suministró la CENT, complementada con información de la CNRT –para el caso del transporte internacional–, la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA), además de consultas a algunas Direcciones Provinciales de Transporte y a técnicos de cámaras empresarias de la actividad.

La información de ADEFSA y de la DNRPA se usó sólo como referencia, ya que en ambos casos se sobreestima la flota vehicular al considerar parcialmente la baja de los vehículos fuera de servicio. Pero a pesar de esta falencia, la información brinda-

---

<sup>38</sup> Organismo cuya titularidad corresponde, en partes iguales, a la Secretaría de Transporte de la Nación, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y a la Universidad Tecnológica Nacional.

da por estos organismos es muy útil dado que permite contar con las ventas de vehículos nacionales e importados, por tipo, marca y modelo, la relación entre provincias, entre vehículos de carga livianos y pesados, etc.

Si bien existen diversas estimaciones que dan una idea aproximada de la flota vehicular en circulación, el número definitivo y verdadero sólo podrá conocerse cuando el RUTA tenga una representatividad completa y las provincias adhieran al mismo o sus registros sean implementados de manera efectiva.

## **6.2. ANTECEDENTES DE REGISTROS DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGAS**

Uno de los principales antecedentes sobre el parque automotor de cargas lo constituye el Registro Nacional de Transporte de Cargas (RNTC), que a su vez reconoce por precedente al entonces denominado Padrón de Autotransporte de Cargas (PAC), emprendimiento encarado en 1974 por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre. En 1981, mediante el Decreto N° 405, se creó el Registro Nacional de Transporte de Carga por carretera, aunque su implementación no fue efectivizada. En 1986 la Secretaría de Transporte, conjuntamente con el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, encaró el Relevamiento Obligatorio del Parque Automotor de Cargas.

La obligatoriedad de la inscripción de los transportistas en el RNTC resultó de lo dispuesto por el Decreto 1494/92, que demandaba la inscripción de las personas físicas o jurídicas que desarrollasen actividades de transporte interjurisdiccional o internacional de cargas (este registro identificaba a los vehículos mediante una placa amarilla). Sin embargo, la información existente previamente en el Registro no fue actualizada, lo que quitaba validez a los datos del mismo; por ejemplo, la antigüedad media del sistema, según el RNTC era de casi 20 años, producto de no consignar las bajas de vehículos. Pero además, dado

que la actividad de transporte hacia terceros estaba sujeta al pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte (luego derogada para el transporte de cargas), ello incentivaba a la sobre declaración de Transporte Propio, que la abonaba. Esto, junto a la falta de actualización del RNTC, quitaba mucha validez a la información allí existente.

Mediante el decreto N° 105/98, el RNTC fue derogado debido, entre otros, a estos problemas de desactualización de la información. El RNTC debía ser suplantado por el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA), creado mediante la ley N° 24.653 del año 1996; sin embargo, en la práctica el mismo no tuvo vigencia efectiva hasta el año 2005, dejando un vacío de casi 10 años en cuanto a la información sobre transporte interjurisdiccional de cargas.

A partir de la Resolución CNRT N° 751/98, la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), realizada en los talleres del sistema administrado por la CENT, constituyó la habilitación nacional para desarrollar transporte interjurisdiccional de cargas. Si bien los datos de dicho registro dan un indicio del parque de carga que hace tráfico interjurisdiccional, hay algunas falencias que, en alguna medida, podrían cuestionar la validez de la información. Entre ellas cabe mencionar:

- El registro no incluye las unidades 0 kilómetro, ya que los vehículos de carga deben contar con una inspección anual a partir de una antigüedad de 1 año;
- Una porción del parque que hace tráfico metropolitano interjurisdiccional en el Área Metropolitana de Buenos Aires que es usado ocasionalmente o, como consecuencia de la existencia de sistemas de revisión técnica en otras jurisdicciones (como la provincia de Buenos Aires o la Capital Federal), opta por efectuar la revisión en la jurisdicción de radicación del mismo;
- La información de la CENT presenta falencias, también, en lo referido a lo declarado por los usuarios al momento de la

inspección técnica, relativas a la modalidad de transporte, tal como sucedía en el RNTC.

Empero, como ya fuera comentado, dado que la información incorporada al RUTA recién comienza a tener importancia –en cuanto a la representatividad– a partir del año 2006, la estimación del parque de cargas de la Argentina se realiza, en este trabajo, sobre la base de los registros de la CENT, aún pese a las falencias mencionadas.

### 6.3. PARQUE TOTAL DE CARGAS

En el presente trabajo se estimó el parque automotor de cargas de la República Argentina, correspondiente a diciembre del año 2005, cuyos cuadros finales se vuelcan en el Anexo I “Parque por provincia”.

A partir de la información de la CENT y ADEFA<sup>39</sup> se realizó un cálculo estimativo para determinar la cantidad de vehículos de carga para Transporte para Terceros y la cantidad para Transporte Propio, por provincia. Ello determinó un parque automotor de cargas habilitado para realizar tráficos interjurisdiccionales, incluyendo entre éstos, a los tráficos internacionales.

La información sobre la flota internacional corresponde a la CNRT, que administra el registro de habilitación de vehículos, por tipo de equipo, capacidad estática de carga y país de destino.

La modalidad de transporte que suministra la CENT se conforma de 5 categorías, a saber:

- Transporte a terceros;
- Transporte exclusivo a terceros;

---

<sup>39</sup> De ADEFA se extrajo la información sobre vehículos “0” kilómetro de cada año. Su distribución entre vehículos de Transporte para Terceros y Transporte Propio, de Jurisdicción Nacional y Provincial, se estimó como una proporción del parque nuevo respecto del parque CENT en diferentes años para los que cuenta con información (en este caso suministrada por la CNRT y no desagregada por provincia).

- Fleteros;
- Transporte propio;
- Transporte propio y a terceros.

Es de suponer que las tres primeras modalidades corresponden, en principio, a empresas transportistas y que la cuarta (Transporte propio), a empresas productoras de bienes o servicios que cuentan con vehículos de su propiedad. La categoría “Transporte propio y para terceros” presenta algunas dificultades de asignación, por lo que, luego de consultas a una pequeña muestra de propietarios de estos vehículos, se supuso que dos terceras partes de la misma correspondía a empresas transportistas y el restante tercio se asignó como transporte propio.

De acuerdo a la radicación declarada en la RTO, se determinó la flota automotor de cargas de cada provincia sujeta a la Jurisdicción Nacional y su capacidad estática de carga. La cantidad de vehículos de Transporte para Terceros de jurisdicción provincial fue estimada a partir de entrevistas con funcionarios provinciales de organismos de regulación, cámaras provinciales y direcciones provinciales de estadística.

En cuanto a los vehículos de Transporte Propio de cada provincia, se trata de una estimación a partir del parque vehicular que proporciona ADEFA y consultas con funcionarios de algunas provincias. La capacidad estática de carga de los vehículos para Transporte a Terceros y Transporte Propio de las jurisdicciones provinciales se estimó a partir de la capacidad media de carga que suministró la CENT, para los vehículos sujetos a la RTO.

Por último, estos datos dan cuenta de la flota de equipos de capacidad de carga superior a las 3,5 toneladas dejando de lado, por ende, a más de 1,1 millones de pequeñas unidades, donde el grueso de las mismas es utilizado para el transporte propio.

Todo ello brinda una primera aproximación de la flota carretera de cargas al mes de diciembre de 2005.

**CUADRO 6.1. FLOTA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS. TOTAL DEL PAÍS. AÑO 2005**

Vehículos	Vehículos dedicados al transporte para terceros				Vehículos para transporte propio		Total de vehículos de carga	Capacidad estática total (en ton)
	Juris. Nacional	Juris. Provincial	Total de vehículos de Transporte para Terceros	Capacidad estática (en ton)	Cantidad	Capacidad estática (en ton)		
<b>Camiones</b>	<b>153.643</b>	<b>4.450</b>	<b>158.093</b>	<b>1.560.083</b>	<b>370.825</b>	<b>1.649.407</b>	<b>528.918</b>	<b>3.209.490</b>
<b>Livianos</b>	57.915	1.683	59.598	119.195	326.388	785.474	385.986	904.669
<b>Medianos</b>	42.153	1.032	43.185	334.681	24397	365.575	67.582	700.256
<b>Pesados</b>	53.575	1.735	55.310	1.106.207	20.040	498.358	75.350	1.604.565
<b>Tractores</b>	<b>28.566</b>	<b>96</b>	<b>28.662</b>	<b>0</b>	<b>7.301</b>	<b>62.822</b>	<b>35.963</b>	<b>62.822</b>
<b>Medianos</b>	3.145	57	3.202	0	488	455	3.690	455
<b>Pesados</b>	25.421	39	25.460	0	6.813	62.367	32.273	62.367
<b>Acoplados</b>	<b>50.830</b>	<b>1.380</b>	<b>52.210</b>	<b>1.037.383</b>	<b>10.368</b>	<b>226.911</b>	<b>62.578</b>	<b>1.264.294</b>
<b>Medianos</b>	255	259	514	3.470	314	2.106	828	5.576
<b>Pesados</b>	50.575	1.121	51.696	1.033.913	10.054	224.805	61.750	1.258.718
<b>Semirremolques</b>	<b>33.283</b>	<b>158</b>	<b>33.441</b>	<b>660.612</b>	<b>9.680</b>	<b>277.303</b>	<b>43.121</b>	<b>937.915</b>
<b>Medianos</b>	543	77	620	4.185	224	1.509	844	5.694
<b>Pesados</b>	32.740	81	32.821	656.427	9.456	275.794	42.277	932.221
<b>Total</b>	<b>266.322</b>	<b>6.084</b>	<b>272.406</b>	<b>3.258.078</b>	<b>398.174</b>	<b>2.216.443</b>	<b>670.580</b>	<b>5.474.521</b>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (CENT), CNRT E INDEC.

En conclusión, la flota total de cargas del país en el año 2005 de más de 3,5 toneladas de capacidad se ha estimado en 670.580 vehículos, de los cuales más del 40% corresponde a vehículos de Transporte para Terceros (272.406 equipos) y casi el 60% a vehículos para Transporte Propio (398.174 equipos). La capacidad estática total de carga se sitúa en aproximadamente 5,5 millones de toneladas, de las cuales, unas 3,3 millones de toneladas corresponden a los vehículos de Transporte para Terceros y unos 2,2 millones, a los vehículos para Transporte Propio.

**CUADRO 6.2.** FLOTA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS. TOTAL PAÍS. AÑO 2005.

Vehículos	Vehículos para terceros		Vehículos para transporte propio		Total de vehículos
	Cantidad	% sobre el total	Cantidad	% sobre el total	
<b>Camiones</b>	<b>158.093</b>	<b>29,90%</b>	<b>370.825</b>	<b>70,10%</b>	<b>528.918</b>
• Liviano	59.598	15,40%	326.388	84,60%	385.986
• Mediano	43.185	63,90%	24.397	36,10%	67.581
• Pesado	55.310	73,40%	20.040	26,60%	75.351
<b>Tractores</b>	<b>28.662</b>	<b>79,70%</b>	<b>7.301</b>	<b>20,30%</b>	<b>35.963</b>
• Mediano	3.202	86,80%	488	13,20%	3.690
• Pesado	25.460	78,90%	6.813	21,10%	32.273
<b>Acoplados</b>	<b>52.210</b>	<b>83,40%</b>	<b>10.368</b>	<b>16,60%</b>	<b>62.578</b>
• Mediano / pesado	514	62,10%	314	37,90%	828
• Pesado	51.696	83,70%	10.054	16,30%	61.750
<b>Semirremolques</b>	<b>33.441</b>	<b>77,60%</b>	<b>9.680</b>	<b>22,40%</b>	<b>43.121</b>
• Mediano / pesado	620	73,50%	224	26,50%	844
• Pesado	32.821	77,60%	9.456	22,40%	42.277
<b>Total</b>	<b>272.406</b>	<b>40,60%</b>	<b>398.174</b>	<b>59,40%</b>	<b>670.580</b>

FUENTE: IDEM ANTERIOR.

El parque automotor de cargas por provincia de radicación de los vehículos, al año 2005, y el peso de cada provincia en el PIB del país, al año 2003, se muestra a continuación.



**CUADRO 6.3.** FLOTA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS. POR PROVINCIA - AÑO 2005

Provincia	Vehículos para terceros		Vehículos para transporte propio		Total de vehículos		Participación el PBI. Año 2003
	Cantidad	% sobre el total	Cantidad	% sobre el total	Cantidad	% sobre el total	
Buenos Aires	108.168	39,70%	318.213	79,90%	426.380	63,60%	33,10%
Capital Federal	33.390	12,30%	27.576	6,90%	60.966	9,10%	25,40%
Catamarca	728	0,30%	187	0,00%	915	0,10%	0,70%
Córdoba	25.078	9,20%	7.117	1,80%	32.195	4,80%	1,20%
Corrientes	4.286	1,60%	2.439	0,60%	6.725	1,00%	1,40%
Chaco	4.609	1,70%	3.140	0,80%	7.749	1,20%	7,60%
Chubut	4.777	1,80%	3.560	0,90%	8.337	1,20%	1,30%
Entre Ríos	10.798	4,00%	4.473	1,10%	15.271	2,30%	2,30%
Formosa	973	0,40%	1.125	0,30%	2.098	0,30%	0,50%
Jujuy	1.575	0,60%	662	0,20%	2.237	0,30%	0,90%
La Pampa	3.828	1,40%	441	0,10%	4.269	0,60%	0,80%
La Rioja	756	0,30%	249	0,10%	1.005	0,10%	0,50%
Mendoza	13.610	5,00%	3.762	0,90%	17.372	2,60%	4,00%
Misiones	4.844	1,80%	3.466	0,90%	8.310	1,20%	1,40%
Neuquén	3.204	1,20%	4.442	1,10%	7.646	1,10%	1,90%
Río Negro	2.558	0,90%	1.879	0,50%	4.437	0,70%	1,50%
Salta	2.138	0,80%	1.042	0,30%	3.180	0,50%	1,50%
San Juan	3.712	1,40%	363	0,10%	4.075	0,60%	1,00%
San Luis	1.281	0,50%	468	0,10%	1.749	0,30%	0,90%
Santa Cruz	1.670	0,60%	1.497	0,40%	3.167	0,50%	1,00%
Santa Fe	34.311	12,60%	10.468	2,60%	44.780	6,70%	7,60%
Santiago del Estero	1.231	0,50%	342	0,10%	1.572	0,20%	0,90%
Tierra del Fuego	833	0,30%	408	0,10%	1.241	0,20%	0,60%
Tucumán	4.049	1,50%	855	0,20%	4.904	0,70%	2,00%
<b>Total</b>	<b>272.406</b>	<b>100,00%</b>	<b>398.174</b>	<b>100,00%</b>	<b>670.580</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (CENT), CNRT, INDEC Y CEPAL.

El cuadro muestra la preponderancia de la provincia de Buenos Aires, tanto en los equipos de empresas transportistas como en los utilizados para el transporte propio. Santa Fe, Capital Federal y Córdoba son las jurisdicciones que siguen en orden de importancia.

Este ordenamiento porcentual de los vehículos por provin-

cia permite comparar la capacidad potencial de transporte de cada una. Considerando únicamente a la flota de Transporte para Terceros, el cuadro denota la existencia de una alta correlación entre ésta y la capacidad productiva de cada provincia, medida en términos del PIB. Ello indica que el lugar de radicación de las empresas transportistas no es independiente de la generación de riquezas.

En el cuadro siguiente se muestra una desagregación de los vehículos según sean principalmente destinados al transporte de corta distancia (básicamente se trata de fletes urbanos) y larga distancia.

**CUADRO 6.4.** CANTIDAD DE VEHÍCULOS POR TIPO DE TRÁFICO

Vehículos	Cantidad de equipos por tipo de servicio según tipo de tráfico (unidades)		
	Tráficos cortos	Larga distancia	Total
<b>Camiones</b>	<b>24.064</b>	<b>134.029</b>	<b>158.093</b>
Liviano	15.839	0	15.839
Mediano	8.225	32.897	41.122
Pesado	0	101.132	101.132
<b>Tractores</b>	<b>307</b>	<b>28.355</b>	<b>28.662</b>
Mediano	307	2.249	2.556
Pesado	0	26.106	26.106
<b>Acoplados</b>	<b>69</b>	<b>52.141</b>	<b>52.210</b>
Mediano / pesado	69	626	695
Pesado	0	51.515	51.515
<b>Semirremolques</b>	<b>214</b>	<b>33.227</b>	<b>33.441</b>
Mediano / pesado	214	2.166	2.380
Pesado	0	31.061	31.061
<b>Total</b>	<b>24.654</b>	<b>247.752</b>	<b>272.406</b>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE LA CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (CENT), CNRT E INDEC.

## 6.4. TRANSPORTE CARRETERO INTERNACIONAL DE CARGAS

Con respecto a la flota que corresponde al transporte internacional, se consideraron los datos suministrados por la

CNRT debido a que, en este caso, los registros son estrictos en materia de inscripción y la documentación es requerida para el paso de las fronteras nacionales. El siguiente cuadro permite observar la cantidad de empresas y unidades existentes que hacen tráfico internacional con países limítrofes y sus respectivas capacidades de carga. Sin embargo, dado que para realizar tráfico con cada país se requiere de un permiso específico, la sumatoria de los datos correspondiente a cada país contiene duplicaciones. La cantidad efectiva de empresas y unidades se observa en la última fila del cuadro.

**CUADRO 6.5.A.** FLOTA Y EMPRESAS INTERNACIONALES DE CARGAS.  
POR PAÍS DE DESTINO. AÑO 2005

PAÍS DE DESTINO	Empresas con permisos	FLOTA (en unidades)					Capacidad de carga (ton)
		Tractor	Semi-rremolque	Camión	Acoplado	Total	
<b>BOLIVIA</b>	529	1.873	2.309	1.401	1.392	6.975	90.062
<b>BRASIL</b>	966	4.016	5.090	2.418	2.410	13.934	182.668
<b>CHILE</b>	1.117	4.670	5.827	1.934	1.920	14.351	191.540
<b>PARAGUAY</b>	557	2.328	2.779	1.471	1.497	8.075	105.398
<b>URUGUAY</b>	494	2.772	3.567	1.293	1.238	8.870	117.682
<b>TOTAL</b>	<b>3.663</b>	<b>15.659</b>	<b>19.572</b>	<b>8.517</b>	<b>8.457</b>	<b>52.205</b>	<b>687.350</b>
(**)	<b>2.129</b>	<b>6.425</b>	<b>7.886</b>	<b>4.354</b>	<b>4.227</b>	<b>22.892</b>	<b>296.524</b>

\*\* CANTIDAD REAL DE EMPRESAS Y VEHÍCULOS. ALGUNAS EMPRESAS Y VEHÍCULOS POSEEN PERMISOS PARA EFECTUAR TRANSPORTE HACIA MÁS DE UN PAÍS.

FUENTE: CNRT

El mismo cuadro, pero en porcentaje del total, arroja el siguiente resultado:

**CUADRO 6.5.B.**

PAÍS DE DESTINO	Empresas con permisos	FLOTA (en unidades)					Capacidad de carga (ton)
		Tractor	Semi-rremolque	Camión	Acoplado	Total	
<b>BOLIVIA</b>	14,4%	12,0%	11,8%	16,4%	16,5%	13,4%	13,1%
<b>BRASIL</b>	26,4%	25,6%	26,0%	28,4%	28,5%	26,7%	26,6%
<b>CHILE</b>	30,5%	29,8%	29,8%	22,7%	22,7%	27,5%	27,9%
<b>PARAGUAY</b>	15,2%	14,9%	14,2%	17,3%	17,7%	15,5%	15,3%
<b>URUGUAY</b>	13,5%	17,7%	18,2%	15,2%	14,6%	17,0%	17,1%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

El parque internacional, según provincia de radicación de las unidades, es el siguiente:

**CUADRO 6.6.** TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR AUTOMOTOR  
PARQUE DE CARGA POR PROVINCIA DE RADICACIÓN DE LA EMPRESA  
DICIEMBRE DE 2005

Provincia	Equipos				Total
	Tractor	Semirremolque	Camión	Acoplado	
Buenos Aires	1.281	1.583	521	482	<b>3.868</b>
Capital Federal	1.810	2.217	673	562	<b>5.262</b>
Catamarca	5	5	7	8	<b>26</b>
Chaco	36	32	21	18	<b>107</b>
Chubut	44	41	17	16	<b>119</b>
Córdoba	338	432	263	251	<b>1.283</b>
Corrientes	152	219	148	151	<b>671</b>
Entre Ríos	102	116	172	179	<b>569</b>
Formosa	11	17	64	63	<b>155</b>
Jujuy	89	100	189	203	<b>581</b>
La Pampa	16	26	37	44	<b>124</b>
La Rioja	1	1	2	3	<b>7</b>
Mendoza	1.144	1.389	762	814	<b>4.108</b>
Misiones	311	334	535	515	<b>1.695</b>
Neuquén	92	125	38	24	<b>279</b>
Río Negro	70	89	22	16	<b>197</b>
Salta	86	79	145	139	<b>448</b>
San Juan	85	108	62	62	<b>316</b>
San Luis	27	30	10	11	<b>78</b>
Santa Cruz	35	35	10	10	<b>90</b>
Santa Fe	587	735	547	543	<b>2.413</b>
Santiago del Estero	0	0	23	25	<b>49</b>
Tierra del Fuego	55	127	15	15	<b>212</b>
Tucumán	48	45	69	74	<b>237</b>
<b>Total del país</b>	<b>6.425</b>	<b>7.886</b>	<b>4.354</b>	<b>4.227</b>	<b>22.892</b>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA CNRT

Este parque internacional por provincia distribuido proporcionalmente de acuerdo al país de destino es el que se muestra a continuación.

**CUADRO 6.7.** TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR AUTOMOTOR  
PARQUE DE CARGA POR PROVINCIA DE RADICACIÓN DE LA EMPRESA Y SEGÚN PAÍS DE DESTINO -  
DICIEMBRE DE 2005

Provincia	Países de destino						Total
	Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay	
<b>Buenos Aires</b>	12,0%	15,6%	15,4%	19,0%	0,0%	24,6%	16,9%
<b>Capital Federal</b>	20,5%	24,8%	17,2%	22,3%	87,7%	31,2%	23,0%
<b>Catamarca</b>	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
<b>Chaco</b>	0,2%	0,5%	0,3%	1,5%	0,0%	0,0%	0,5%
<b>Chubut</b>	0,0%	0,2%	1,5%	0,0%	0,0%	0,2%	0,5%
<b>Córdoba</b>	11,3%	4,5%	4,8%	4,1%	0,0%	5,7%	5,6%
<b>Corrientes</b>	1,1%	6,8%	1,1%	3,4%	0,0%	1,6%	2,9%
<b>Entre Ríos</b>	1,8%	3,2%	0,9%	2,1%	0,0%	5,3%	2,5%
<b>Formosa</b>	0,0%	0,3%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,7%
<b>Jujuy</b>	7,0%	1,5%	2,6%	1,7%	0,0%	1,3%	2,5%
<b>La Pampa</b>	0,3%	0,7%	0,6%	0,9%	0,0%	0,2%	0,5%
<b>La Rioja</b>	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Mendoza</b>	12,8%	11,6%	32,1%	12,5%	12,3%	11,0%	17,9%
<b>Misiones</b>	3,3%	14,5%	3,7%	10,9%	0,0%	3,7%	7,4%
<b>Neuquén</b>	0,6%	0,6%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
<b>Río Negro</b>	0,5%	1,5%	0,8%	0,3%	0,0%	0,8%	0,9%
<b>Salta</b>	6,7%	1,2%	1,5%	1,7%	0,0%	0,5%	2,0%
<b>San Juan</b>	0,0%	0,8%	2,3%	1,2%	0,0%	1,9%	1,4%
<b>San Luis</b>	0,1%	0,3%	0,5%	0,3%	0,0%	0,4%	0,3%
<b>Santa Cruz</b>	0,0%	0,2%	0,8%	0,3%	0,0%	0,3%	0,4%
<b>Santa Fe</b>	17,1%	9,1%	8,3%	12,2%	0,0%	10,5%	10,5%
<b>S. del Estero</b>	0,7%	0,1%	0,1%	0,5%	0,0%	0,0%	0,2%
<b>T. del Fuego</b>	0,0%	1,4%	1,4%	0,4%	0,0%	0,6%	0,9%
<b>Tucumán</b>	4,3%	0,7%	0,6%	0,5%	0,0%	0,3%	1,0%
<b>Total del país</b>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA CNRT

## 6.5. UN COMENTARIO SOBRE LA CONFORMACIÓN DE LOS EQUIPOS

La relación global existente entre la cantidad de camiones y los acoplados, por un lado, y entre los tractores y los semirremolques, por el otro, da un buen indicio de la operatoria que se presenta en los diferentes tipos de transporte y de tráfico. Más allá de que se trate de relaciones globales que resultan de

la sumatoria de los equipos de múltiples operadores, esto indica, de manera esquemática, la tendencia general del mercado de transporte en cuanto a la organización de las empresas. Por ejemplo, cuando la cantidad de unidades de tractores es idéntica a la cantidad de semirremolques, es de esperar que cada tractor se encuentre indivisiblemente ligado a un semirremolque. Ello indicaría una logística no desarrollada, en donde cada tractor espera a la carga y descarga de cada semirremolque, lo que incrementa los tiempos improductivos y supone una baja eficiencia de las unidades tractivas.

En primer lugar, se muestran estas relaciones en los servicios de transporte para terceros y en el transporte propio, para el año 1999 y para el año 2005.

**CUADRO 6.8.** RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE PROPIO Y PARA TERCEROS

	Relación Camiones / acoplados			Relación Tractores / semirremolques		
	Transporte para terceros	Transporte propio	Total	Transporte para terceros	Transporte propio	Total
<b>Año 1999</b>	3,57	42,3	4,48	0,93	0,85	0,92
<b>Año 2005</b>	3,03	35,77	8,45	0,86	0,75	0,83

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE LA CNRT

El cuadro muestra la relación entre los camiones y los acoplados y entre tractores y semirremolques para los años 1999 y 2005. En el caso de la relación camiones / acoplados, se verifica una caída significativa del cociente tanto para el transporte para terceros como para el transporte propio, lo que indica el esfuerzo realizado en materia de optimización en el uso de la flota por parte de los transportistas y de las mismas empresas productoras de bienes y/o servicios que cuentan con equipos de su propiedad para el transporte de su mercadería.

En ambos años, en el transporte para terceros (el de las empresas dedicadas a la venta de servicios de transporte), la relación camión/acoplado es menor que para el transporte propio y lo inverso se verifica en la relación tractor/

semirremolque. Ello es emergente de una tendencia que se ha iniciado y que se espera continúe en adelante: la adquisición de semirremolques por parte de empresas productoras que contratan el servicio de remolque a empresas transportistas<sup>40</sup>.

En segundo lugar, ahora exclusivamente dentro de servicios de transporte para terceros, se muestran las mismas relaciones según se trate de servicios de tráficos cortos o servicios de larga distancia, que incluyen al servicio internacional.

**CUADRO 6.9.** RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS SEGÚN EL TIPO DE TRÁFICO

Relación camiones / acoplados			Relación tractores / semirremolques		
Tráficos cortos	Larga distancia	Total	Tráficos cortos	Larga distancia	Total
348,75	2,57	3,03	1,43	0,85	0,86

FUENTE: IDEM ANTERIOR

Tal como se observa en el cuadro, la columna de total, en cada relación, coincide con la columna de Transporte para Terceros del cuadro anterior, en tanto las restantes columnas se refieren al tipo de tráfico principal realizado por las empresas prestatarias de servicios de transporte: tráficos cortos o tráficos largos.

Como era de esperar, la relación “Camiones/acoplados” en las cortas distancias es ampliamente superior a la de las largas distancias en donde la existencia de acoplados es muchísimo mayor. Algo similar ocurre con la relación “Tractores/semirremolques”.

En tercer lugar, se vuelcan estas relaciones para los vehículos habilitados para efectuar tráficos internacionales.

<sup>40</sup> Algo similar ocurre en el servicio ferroviario de cargas cuando una empresa productora es dueña de los vagones y contrata los servicios de remolque de una empresa ferroviaria. Por ejemplo, Minera La Alumbraera y la empresa ferroviaria NCA.

**CUADRO 6.10.** TRANSPORTE INTERNACIONAL. RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS

País	Relación camiones / acoplados	Relación tractores / semirremolques
<b>Bolivia</b>	1,01	0,81
<b>Brasil</b>	1,00	0,79
<b>Chile</b>	1,01	0,80
<b>Paraguay</b>	0,98	0,84
<b>Uruguay</b>	1,04	0,78
<b>Total</b>	1,03	0,81

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE LA CNRT

En este sector de empresas, que por diferentes motivos presenta una mayor organización empresarial, la conformación media de los equipos indica la tendencia futura de la operatoria del sector: una menor relación que en el transporte de cabotaje entre las unidades tractivas respecto de las unidades remolcadas.

### 6.6. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PARA TERCEROS

Para la estimación del cálculo de la antigüedad del parque interjurisdiccional de las empresas transportistas, se respetó la que figura en el registro de la CENT para la totalidad de los vehículos que realizan transporte para terceros, con la pequeña reducción que implican las unidades “0” kilómetro. En lo que respecta al parque de Transporte Propio de cargas de carácter provincial, la antigüedad media se supuso un 10% superior a la de los vehículos para Transporte para Terceros que efectúan tráficos interjurisdiccionales.

**CUADRO 6.11.** ANTIGÜEDAD PROMEDIO DE LOS VEHÍCULOS. AÑO 2005. EN AÑOS

Tipo de equipo	Total de vehículos	Vehículos de Transporte Propio	Parque de carga de Transporte para Terceros	
			Interjurisdiccional	Provinciales
<b>Semirremolques</b>	11,9	23,7	7,6	8,4
<b>Acoplados</b>	16,1	45,4	11,1	12,2
<b>Tractores</b>	11,6	19,4	8,3	9,1
<b>Camiones</b>	14,2	18,0	10,2	11,2
<b>Total</b>	<b>13,4</b>	<b>19,7</b>	<b>9,9</b>	<b>11,3</b>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA CENT Y ADEFA.



El cuadro permite observar que la edad media del parque total de la CENT (vehículos de Transporte para Terceros y para Transporte Propio) es de casi 13,5 años mientras que el parque interjurisdiccional dedicado a vender servicios de transporte no alcanza a los 10 años de antigüedad. Por su parte, el parque de Transporte Propio de cargas registrado en la CENT muestra edades medias extremadamente altas, en especial para los acoplados.

De alguna manera, más allá de los posibles errores en la información de base, este cuadro desmitifica —o al menos da indicios para ello— el concepto erróneo que se tiene sobre el sector: la baja dotación de capital “vivo” con que cuenta la actividad. En todo caso, la edad promedio de los equipos de las empresas transportistas, aquéllas cuya actividad principal es la venta de servicios de transporte carretero de cargas, es sustancialmente inferior al de la flota de Transporte Propio, indicando quién es el principal responsable del grueso de las inversiones en equipos.