

GLOSARIO

En este apartado se detalla el significado de algunos de los términos usados a lo largo de esta obra, a efectos de facilitar su comprensión. Esto complementa las referencias que, en más de una ocasión, aparecen al pie de las páginas durante el desarrollo del texto.

CAMINOS TERCARIOS: son los caminos que sirven de enlace a los establecimientos rurales con la red vial secundaria y primaria (o troncal). Se los denomina, también, caminos vecinales. En general, se trata de caminos sin pavimentar que dependen de las jurisdicciones municipales, en tanto que los caminos secundarios suelen depender de las jurisdicciones provinciales y la red troncal, de la jurisdicción nacional.

CAPACIDAD DE BODEGA: es la capacidad de carga que dispone la bodega del vehículo, expresada generalmente en toneladas, metros cúbicos o litros, según se trate de cargas sólidas –toneladas– o líquidas –metros cúbicos o litros–. Las car-

gas de bajo peso específico (por ejemplo algodón) o de gran contenido de vacíos (tuberías) habitualmente son medidas en metros cúbicos.

CARGA MASIVA O A GRANEL: es la carga que no presenta orden, número, ni medida y que se transporta sin envasar o sin empaquetar. Ejemplo típico de ello lo constituyen el trigo, el centeno, etc. Por extensión, se aplica a los grandes volúmenes de carga que demandan al menos una unidad de transporte.

CARGA FRACCIONADA: es aquella que, por su escaso volumen, requiere de más de un dador de carga para completar un vehículo. Ejemplo típico de carga fraccionada (o carga parcial) lo constituye la demanda de servicios expresos de transporte.

CARGA SECA: es la carga que no precisa de equipos especiales ni de condiciones especiales de transporte. Ejemplo de ello lo constituyen los cereales, la carga general, el grueso de los productos industriales como bulones, herramientas, etc. Representa el grueso de la carga transportada.

CARGA ESPECIAL: se diferencia de la carga seca porque sí requiere de equipos especiales de transporte y/o condiciones especiales de transporte. Ejemplo de ello es la carga que precisa refrigeración o el transporte de automóviles, ganado en pie, productos de gran fragilidad, combustibles, etc. El uso de equipos especiales, en muchos casos, implica la vuelta sin carga. Entre las cargas especiales se encuentran las extra pesadas que requieren, además de equipos especiales, permisos de circulación por las rutas y calles dados por la autoridad de regulación vial pertinente. Todo ello lleva a que los precios de estos servicios (el flete de transporte) sean superiores al del transporte de la carga seca.

CARGA MEDIA: expresa la carga que en promedio ha transportado un vehículo en un período de tiempo o en un conjunto de viajes considerados. Si se tratara de un viaje en

donde la totalidad de la carga tiene un mismo origen y un mismo destino, la carga media transportada coincide con el volumen transportado. Si ello no fuera el caso, la carga media se obtiene dividiendo la producción elaborada (ton-km) por la distancia media de transporte (km).

CARRETÓN: vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales.

CARTA DE PORTE: es el documento que ampara la mercadería transportada y es de uso obligatorio en los servicios interjurisdiccionales. Es de especial importancia en el transporte de granos y refleja los movimientos físicos de los mismos en las distintas etapas de su comercialización.

COEFICIENTE O FACTOR DE OCUPACIÓN: es la proporción entre la carga transportada y la capacidad transportativa de la bodega del vehículo. Por ejemplo, si un camión tiene una capacidad de bodega de 30 toneladas y está transportando 15 toneladas, su coeficiente o factor de ocupación es 50%. Otro ejemplo sería un transporte en que el camión realiza el viaje de ida completo y la vuelta sin carga; en este caso, el factor de ocupación del viaje total es de 50%.

CONSOLIDACIÓN / DESCONSOLIDACIÓN DE LA CARGA: cuando la carga es retirada de varios lugares debe ser concentrada en un lugar para luego ser transportada. Esta operación de concentración se conoce como consolidación. A la inversa, la desconsolidación es la operación de descarga de la mercancía transportada para una posterior distribución.

CONTENEDOR: es un receptáculo (metálico o de otro material) especialmente diseñado para facilitar el transporte y la protección de las mercancías contenidas en su interior.

DADOR Y RECEPTOR DE CARGA: el dador de la carga es el que la entrega en un origen para que sea trasladada hasta un

destino, en donde es retirada por el receptor de la carga. Por ejemplo, en un transporte de bienes desde una planta industrial hasta un centro de concentración mayorista de productos, el dador de la carga es la empresa productora y el receptor es el que retira la misma en ese centro de acopio.

DISTANCIA MEDIA DE VIAJE: es la distancia recorrida por la carga. Cuando se trata de cargas que, aún siendo transportadas en un mismo vehículo, tienen distancias de viaje diferentes (por ejemplo, son para distintos destinos y se descargan parcialmente en cada uno de ellos), la distancia media de transporte de la carga se obtiene dividiendo la producción elaborada (ton-km) por la cantidad de carga transportada (toneladas).

DUCTOS: se refieren a las tuberías de grueso calibre y gran longitud que conducen a distancia gas combustible, petróleo y sus derivados, minerales, etc. Ejemplo de ello son los gasoductos, oleoductos, poliductos o mineraloductos.

EQUIPO DE TRANSPORTE: es un término usado habitualmente para definir a la combinación de un vehículo tractor (o camión) con un vehículo remolcado (semirremolque o semiacoplado y acoplado).

FLETERO: es aquel transportista que realiza trabajos para otros transportistas mediante contratos de transporte, ya sean esporádicos o permanentes. En general, los fleteros son dueños de una única unidad y no demandan trabajo asalariado.

GÁLIBO: inicialmente, era la plantilla que servía de base para trazar el perfil de un navío, o sea, el contorno de sus cuernas o costillas. Actualmente, gálibo se usa también como denominación de la figura cuyo perímetro marca las dimensiones máximas de los vehículos cargados que deben pasar por túneles o arcos en las carreteras. Por extensión, se llama así también a las barreras colocadas en altura para impedir el paso de los vehículos que superen el nivel permitido.

MIC/DTA: el Manifiesto Internacional de Carga / Documento de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) es un formulario aprobado en el marco del MERCOSUR, en 1991, para simplificar y armonizar la documentación utilizada en el tránsito entre los países a fin reducir el tiempo de demora y el costo de pasaje por la frontera. Lo expresado se corresponde con el hecho de que la utilización del MIC/DTA hace que no sean exigibles en las aduanas de los pasos de frontera, cuando la operación ya ha formalizado la salida en una aduana interior; los permisos originarios y complementarios y el comprobante del seguro, atento a que dicha verificación ha sido realizada por la aduana de salida.

OPERADORES LOGÍSTICOS: el operador logístico es aquél que brinda, además del servicio de transporte, variadas actividades que pueden incluir la consolidación y desconsolidación de la carga, su almacenamiento, el embalaje, la gestión de stocks de los clientes, etc.

PRODUCTO INTERNO BRUTO: el producto interno bruto (PIB) es el valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un período de tiempo determinado. Es un indicador de la generación de riquezas de un país. Es idéntico al valor agregado, aunque se diferencia de éste en que mide el valor de los bienes producidos.

PRODUCTO BRUTO GEOGRÁFICO: indica lo mismo que el PIB pero en este caso se referencia a un espacio económico menor al del país, generalmente, a una provincia.

QUIEBRE DE CARGA: indica que la carga se transfiere desde un vehículo a otro, lo que se efectúa por lo general (aunque no necesariamente) en estaciones de transferencia de cargas que cuentan con el equipamiento adecuado para tal fin.

SERVICIOS EXPRESOS DE CARGA: son aquellos servicios que tienen la particularidad de presentar regularidad temporal y espacial. Esto es, se brindan con fechas, horarios, oríge-

nes y destinos predeterminados. Su demanda es, generalmente carga fraccionada sustancialmente inferior a la capacidad de carga de los vehículos.

SISTEMA INFORMÁTICO MARÍA: es el sistema adoptado por la Aduana Argentina para la oficialización de los despachos de importación y exportación de mercaderías.

TERMINAL DE TRANSFERENCIA: se refiere a un espacio físico en donde la carga se transfiere desde un vehículo a otro, sea del mismo modo (transferencia intramodal, como por ejemplo, de un camión a otro) o de distintos modos (transferencia intermodal, como por ejemplo de un camión a un buque). Estos espacios siempre cuentan con depósitos de almacenaje de mercadería y equipamiento para realizar las transferencias. Una terminal típica de transferencia es un puerto.

(TON-KM) TONELADA – KILÓMETRO: es la medida característica de tráfico del transporte de cargas, especialmente en el terrestre de larga distancia (ferroviario y carretero). Se la denomina unidad de tráfico y se obtiene como el producto de las toneladas transportadas por la distancia de viaje de las mismas. Por ejemplo, 10 toneladas – kilómetro pueden expresar que 10 toneladas han sido transportadas en un recorrido de 1 (un) kilómetro; que 1 (una) tonelada ha sido transportada 10 kilómetros o cualquier combinación de ambas variables cuyo producto sea 10. Tiene la ventaja de hacer comparables diferentes volúmenes y distancias.

TRÁFICO: movimiento de personas o cargas por cualquier modo de transporte.

TRÁNSITO MEDIO DIARIO ANUAL: es una unidad utilizada para referir el volumen de tránsito que pasa por una sección de camino durante un día para el año de referencia. Se obtiene a partir de censos volumétricos realizados por las diferentes autoridades viales; estos censos pueden ser permanentes

o temporarios. Se calcula realizando el promedio simple de los volúmenes diarios medidos en el período. Se expresa en vehículos por día.

TRANSPORTE PROPIO: es el servicio de transporte realizado por vehículos de propiedad del mismo dador de la carga. De esta forma, no hay contrato de transporte y el costo del mismo forma parte de los costos totales del que realiza este servicio. Por ejemplo, el transporte de verduras desde un mercado abastecedor mayorista hasta la boca de expendio minorista (verdulería) en vehículos del mismo comerciante, forma parte del costo de producción de los servicios de comercio de éste.

TRANSPORTE A TERCEROS: es el que un transportista presta, mediante un pago por los servicios, a un tercero dador de la carga. Este transporte para terceros es el considerado en las cuentas nacionales para la determinación del valor creado por el sector transporte de cargas.

TRANSPORTE EXCLUSIVO A TERCEROS: es una variante del caso anterior que implica exclusividad del transportista para un único dador de la carga.

TRANSPORTE DE CABOTAJE: es el transporte que se desarrolla íntegramente dentro de las fronteras del país, pudiendo ser interprovincial o intraprovincial.

TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL: es el transporte que se realiza entre 2 ó más jurisdicciones. En general se refiere a transporte entre provincias, lo que determina que las jurisdicciones consideradas sean los estados provinciales.

TRANSPORTE INTERNACIONAL: es el transporte que se realiza entre dos o más países o aun entre dos puntos de un mismo país, en tránsito por otro. El ejemplo de esta última situación se verifica, en la actualidad, en un despacho entre dos regiones chilenas (una de ellas, al menos, en el sur) en tránsito

por rutas argentinas, ante la imposibilidad de efectuar el viaje por los caminos de Chile.

UNIDADES DE TRÁFICO: son las que miden la producción de un servicio de transporte. En el de cargas la unidad característica de tráfico es la tonelada – kilómetro, en el transporte de pasajeros de larga distancia es el pasajero – kilómetro, y en el de pasajeros de corta distancia es el cociente entre pasajeros y kilómetros recorridos.

VALOR AGREGADO: es el valor económico creado durante el proceso productivo en un período de tiempo dado. Se obtiene como la suma de los pagos a los factores de la producción, es decir, la remuneración a los asalariados y no asalariados, el consumo de capital fijo, el excedente de explotación y los impuestos a la producción netos de los subsidios correspondientes.

VALOR BRUTO DE PRODUCCIÓN: en los servicios, el valor bruto de producción (VBP) es equivalente a las ventas realizadas. En los sectores productores de bienes, además de las ventas realizadas, el valor bruto de producción incorpora a la variación de existencias. El VBP de un país son las ventas efectuadas en todas las etapas de la producción más la suma neta de las variaciones de existencias. Se diferencia del Producto Interno Bruto (o PIB) en que éste considera únicamente las ventas finales de la economía (consumo final + inversiones + exportaciones – importaciones).

VIAJE EN LASTRE: es cuando el vehículo hace su regreso sin carga (vacío), generando, por ende, un kilometraje improductivo. Dado que el viaje de regreso hay que efectuarlo y que ello implica un costo dado (que puede o no estar incluido en el flete original de ida), es común que los precios a los que se ofrecen los servicios de vuelta sean de “ocasión”, tratando de que estas ventas cubran, aunque sea parcialmente, los costos del regreso.