

INTRODUCCIÓN GENERAL

En el año 2005, las empresas argentinas dedicadas al transporte de cargas de todos los modos, con la excepción de los ductos, vendieron servicios de cabotaje e internacional por un monto aproximado de 26.000 millones de pesos. De ese total, casi un 97% fue explicado por el sector de transporte carretero de cargas, lo que representa casi un 3% de las ventas totales argentinas.

Similares altas proporciones se alcanzaron midiendo la participación sectorial a través de los volúmenes transportados, que alcanzaron valores cercanos a 453 millones de toneladas y unas 204.500 millones de toneladas – kilómetro. Dado que se trata de volúmenes que responden a contratos de transporte, a ello habría que agregarle los movimientos de mercaderías efectuados mediante el transporte propio de empresas productoras de bienes y/o servicios, lo que totalizó, aproximadamente 615 millones de toneladas y 219.700 millones de ton – km.

Estos guarismos fueron producidos por un vasto y comple-

jo conjunto de empresas de transporte carretero, con diversidad de servicios y heterogeneidad de componentes, caracterizado por su fuerte atomización, que se desenvuelve en un mercado absolutamente desregulado, con relativamente bajos requerimientos de capital empresario, una entrada y salida de la actividad históricamente abierta y una presión a la baja de los fletes cobrados, con las excepciones de los períodos que, por cuestiones estacionales de la producción, el incremento en la demanda permite la suba de precios, recomponiendo, parcialmente, el excedente de explotación.

Si bien, desde el inicio de la historia del intercambio, los productos siempre precisaron de vehículos para su transporte, las empresas de transporte carretero de cargas, tal como las conocemos hoy día, no tienen más de unos 60 años de historia. El salto en la cantidad de operadores independientes se dio, con fuerza, a finales de la década del '50 y principios de la del '60.

Desde entonces, el sector ha ido evolucionando, en materia de organización empresaria, desde el transportista individual (propietario / conductor), brindando como actividad central y excluyente el transporte de las mercaderías, hasta la actual etapa caracterizada, en un extremo, por la existencia de grandes empresas donde los servicios vendidos exceden ampliamente al traslado de mercaderías e incluso al modo de transporte original, y en el otro extremo, por un conjunto de empresas que venden sus servicios a otros transportistas y que explican, en promedio, más del 30% de los costos totales de producción del sector.

En total, se trata de unas 45.000 empresas de transporte (dedicadas a la venta de servicios de transporte) que operan más de 270.000 equipos y que dan empleo a aproximadamente 500.000 personas, cifra que se corresponde con la importancia económica que presenta el sector y que representa más del 3% del empleo total del país.

El crecimiento de la presencia económica del sector, ya desde hace más de 40 años, se encuentra muy relacionada con el cambio en las formas dominantes de organización de la producción en la economía argentina —principalmente el fuerte proceso de tercerización de servicios, entre ellos el transporte—, y a la rápida capacidad de respuesta a estos cambios que el sector ha mostrado. Esto último ha sido posible, con seguridad, gracias a una operatoria casi siempre alejada de las regulaciones existentes (cuando las hubo)¹ y a la libertad de mercado verificada desde hace más de una década. Ello debe de computarse en el “haber” del sector. Por el lado de las deudas, este ambiente de libertad regulatoria (de hecho o de derecho) ha sido el determinante del creciente proceso de diferenciación y segmentación de la oferta, donde han emergido diferencias sustanciales de ingreso y de organización empresarial.

¹ Esta independencia ha sido parcialmente modificada en años recientes con la inclusión de variados subsidios a la actividad y cuyas consecuencias, de tener alguna, se verán en los próximos años.