

4

PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS EN LA ECONOMÍA NACIONAL

4.1. INTRODUCCIÓN

El producto generado por el transporte carretero de cargas de nuestro país representa, en la actualidad, algo más del 2% del Producto Interno Bruto (PIB) de la economía argentina en tanto que sus ventas alcanzan casi un 3% de las ventas totales argentinas, proporciones que han tendido a incrementarse a la par de los procesos de tercerización del transporte por parte de muchas empresas productoras de bienes³⁰. Sin embargo, estos guarismos requieren de algunas precisiones conceptuales.

La Dirección Nacional de Cuentas Nacionales (DNCN) del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) es la oficina encargada de estimar el Producto Interno Bruto (PIB)

³⁰ La diferencia entre las ventas de transporte y su producto generado se encuentra en que éste se refiere únicamente al valor creado en el proceso productivo. Esquemáticamente, y para el sector transporte, las ventas son equivalentes al Valor Bruto de Producción (VBP) que se forma como la suma del Producto y las compras intermedias realizadas para la producción.

de la economía argentina. El PIB registra la actividad de producir bienes y servicios para los diferentes sectores en que se divide la actividad económica, entre ellos, el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones y, dentro de Transporte, el Transporte Automotor de Cargas.

Las cuentas nacionales asignan cada actividad económica a los sectores en que se divide la economía. Sin embargo, cuando una firma realiza múltiples actividades muchas veces resulta difícil desagregarlas según la naturaleza de cada una de ellas. En estos casos, se suele asignar la totalidad de las actividades económicas de la firma de acuerdo con la actividad principal que la misma tenga. Por ejemplo, si una empresa produce artículos de cuero y, de manera accesoria, pero bajo la misma razón social, artículos textiles, el sector al que se suele asignar la producción total de la firma, ante la imposibilidad práctica de desagregar los costos de ambas producciones, es el sector de cueros.

De la misma forma, todas las actividades realizadas por una firma, cualquiera sea su naturaleza, corresponden al sector de su actividad principal. Por ejemplo, en una empresa productora de bienes, si la limpieza de los vidrios del establecimiento es encarada con personal directamente relacionado con éste, el costo de ese personal (y de los materiales utilizados en tal cometido) se agrega al costo de producción del bien principal de la firma. Un ejemplo característico lo constituyen las tareas de liquidación de haberes de los empleados de una empresa: si son efectuadas por el departamento contable, los salarios del personal de dicha área corresponden al sector productivo principal de la firma; por el contrario, si la empresa contratara esta actividad a un estudio contable, entonces todo el gasto asociado a la liquidación de haberes se computa como un consumo intermedio (una compra) de la firma contratante y los ingresos de ese estudio contable son asignados al sector de “Servicios Profesionales a las Empresas”.

El transporte de cargas por automotor es un caso en el cual esta situación suele presentarse. El uso de camiones propios por parte de una empresa productora de bienes para el traslado de su producción o de los insumos requeridos es, aún hoy día, una práctica bastante usual, especialmente en emprendimientos productivos pequeños. Ejemplos de esto lo constituyen un productor agropecuario que transporta su producción en vehículos propios (aunque adicionalmente pueda vender a otros productores servicios de transporte en sus vehículos) o un comerciante de un negocio de verdulería que se abastece en el mercado mayorista frutihortícola, usando para ello su propia camioneta. En estos casos, todo el costo incurrido para poder trasladar estos bienes (salarios del personal de conducción, combustibles, reparaciones de las unidades, amortización de los vehículos, etc.) son parte de la función de producción de la firma agropecuaria o de la verdulería, según corresponda. Si esas mismas firmas decidieran vender sus vehículos y contratar a una empresa dedicada específicamente a la producción de servicios de transporte de cargas, entonces el pago por esos servicios se convierte en ingreso del sector “Transporte de Carga Regular y no Regular por Carretera” y es consumo intermedio de la empresa contratante.

Puede darse el caso de empresas productoras de bienes, en general de un tamaño medio a grande, que hasta el pasado reciente se hacían cargo del traslado de sus productos con vehículos de su propiedad y que, por cuestiones de organización (u otras), crearon una empresa independiente dedicada al transporte y con la cual mantienen una relación directa para la distribución de sus mercaderías. Si bien ambas firmas pertenecen al mismo grupo empresario, existe una relación comercial entre ellas y, por ende, un contrato de transporte. El pago del flete es un ingreso (o valor de la producción) del sector de Transporte de Carga Regular y

no Regular por Carretera el que, a su vez, es consumo intermedio de la rama de actividad de la empresa contratante.

Las estimaciones del PIB y del valor de la producción (Valor Bruto de la Producción –VBP–) efectuadas por la DNCN del INDEC, siguiendo lo especificado en los manuales internacionales³¹, consideran que deben consignarse al sector Transporte de Cargas las actividades de traslado de mercaderías que importan un contrato, formal o informal, de compra-venta de estos servicios. Esta diferenciación no es trivial: para los fines de las oficinas públicas relacionadas con la regulación del transporte cualquier vehículo de carga que circula por calles y rutas, no importa la naturaleza comercial del propietario del mismo, es sujeto de su control. Por ejemplo, en el Registro Único del Transporte Automotor debe inscribirse la totalidad de los vehículos que realizan tráficos interjurisdiccionales, sin importar si se trata de unidades de una empresa dedicada comercialmente a la actividad de transporte o si son vehículos de empresas productoras de bienes que los usan para el traslado de su propia producción.

Existen también algunos casos llamativos de carga especializada por carretera prestada en tráficos estipulados mediante contratos de transporte que no se incluyen como partícipes en las cuentas de producción del sector de Transporte de Cargas, como el transporte de caudales, de documentación bancaria o de recolección de residuos. A los fines de la contabilidad nacional, estas empresas no son consideradas como empresas de transporte de cargas por carretera y su producción es contabilizada en sectores específicos,

³¹ "Sistema de Cuentas Nacionales 1993" elaborado conjuntamente por la Comisión de las Comunidades Europeas, el Fondo Monetario Internacional, la OECD, las Naciones Unidas y el Banco Mundial.

aunque en todos estos casos su regulación es parte de las tareas de las autoridades de transporte de las diferentes jurisdicciones. En otras palabras, el sujeto de regulación que consideran las autoridades de transporte lo determina la existencia del vehículo en sí mismo y no la naturaleza de la actividad en la que éste opera.

Sin embargo, este esquema no es así en el Transporte de Pasajeros ya que la regulación pública no incluye a los automóviles particulares de las familias o a los ómnibus utilizados como casas rodantes y sí a los automóviles u ómnibus utilizados para uso comercial.

Esta situación en el transporte carretero de cargas, correcto desde el punto de vista de la seguridad vial y en materia medioambiental, concluye, en muchos casos, con caracterizaciones del sector con un grado de atomización muy superior al que efectivamente presenta cuando, en realidad, la porción empresaria conformada para la venta de servicios de transporte muestra un perfil de mayor organización, especialización y tamaño.

Ahora bien, en virtud de que las cuentas nacionales incluyen dentro del sector Transporte sólo a las empresas dedicadas a la actividad para terceros, la importancia económica originada en el acto de transportar bienes se encuentra claramente subregistrada en la medición de tales cuentas, al no captar el movimiento de mercaderías efectuadas en transporte propio, situación que se profundiza en el transporte de corta distancia, ya sean fletes cortos agropecuarios o viajes de distribución urbana de mercaderías.

En todo caso, si se construyera una cuenta “satélite” del transporte automotor de cargas, en donde se incluyeran los costos en que se incurre por el transporte de todos los bienes en la Argentina, con independencia de la existencia o no de un contrato de transporte, se podría tener una idea aproximada del consumo de recursos y del

valor que agrega a la economía esta actividad³².

4.2. IMPORTANCIA DEL SECTOR EN LA ECONOMÍA NACIONAL

Como ya se mencionara en esta introducción, el peso del transporte carretero de cargas en la economía nacional es, en la actualidad, de aproximadamente el 3% para el valor de la producción, y del 2% para el valor agregado³³. Ello se muestra en el cuadro siguiente en donde se vuelcan, también, los pesos relativos del transporte ferroviario de cargas.

CUADRO 4.1. PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR Y FERROVIARIO DE CARGAS EN LA ECONOMÍA NACIONAL. AÑOS 1993 – 2005

	Valor de la Producción			Valor Agregado		
	Total del país	Automotor de cargas	FFCC de Cargas	Total del país	Automotor de cargas	FFCC de Cargas
1993	100,0%	2,0%	0,03%	100,0%	2,0%	0,03%
1994	100,0%	2,0%	0,04%	100,0%	2,0%	0,03%
1995	100,0%	2,0%	0,04%	100,0%	2,0%	0,03%
1996	100,0%	2,0%	0,04%	100,0%	2,0%	0,03%
1997	100,0%	2,1%	0,05%	100,0%	2,1%	0,04%
1998	100,0%	2,1%	0,05%	100,0%	2,0%	0,04%

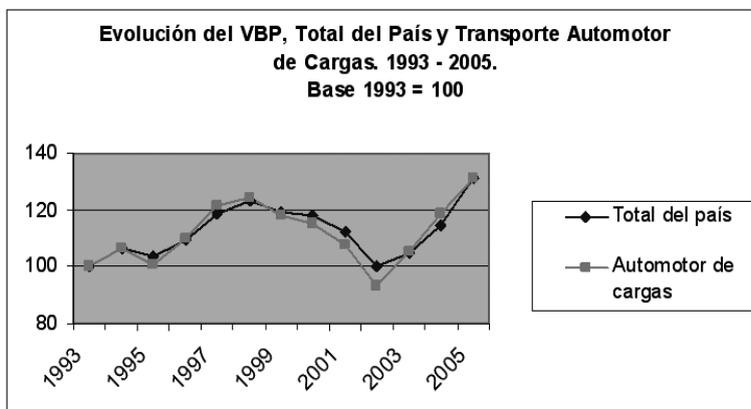
³² Esta particularidad es compartida por no pocas actividades económicas, especialmente en los servicios. Ejemplo extremo de ello es el “Turismo”, sector que no registra ingresos y costos específicos: existen hoteles, empresas de transporte, restaurantes, cines, comercios, etc. que venden sus servicios a un conjunto indeterminado de personas denominados “turistas”.

³³ También hay que resaltar el importante peso que presentan algunas de las actividades complementarias al transporte muy relacionadas con el transporte de cargas, especialmente las de almacenamiento y depósito de mercaderías y las de manipulación de la carga, cuyas ventas representan, aproximadamente, un 12% de las efectuadas por el sector de Transporte Automotor de Cargas.

	Valor de la Producción			Valor Agregado		
	Total del país	Automotor de cargas	FFCC de Cargas	Total del país	Automotor de cargas	FFCC de Cargas
1999	100,0%	2,0%	0,04%	100,0%	2,0%	0,03%
2000	100,0%	2,1%	0,04%	100,0%	2,0%	0,03%
2001	100,0%	2,1%	0,05%	100,0%	2,0%	0,04%
2002	100,0%	2,3%	0,06%	100,0%	1,9%	0,05%
2003	100,0%	2,6%	0,11%	100,0%	2,3%	0,08%
2004	100,0%	2,4%	0,10%	100,0%	2,2%	0,08%
2005	100,0%	2,9%	0,09%	100,0%	2,3%	0,07%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS DE LA DNCN

La evolución en el nivel de actividad ha seguido el ritmo de desempeño de la economía en su conjunto, pero más específicamente al de los sectores productores de bienes. De esta forma, el nivel de actividad del transporte carretero, que las cuentas nacionales miden mediante la evolución a precios constantes de un año base, de manera de “limpiarlo” del componente precios, alcanzó su pico máximo en el año 2005, siendo el año 2002 el de mayor depresión de esta serie de 13 años. El gráfico siguiente muestra la evolución del Valor Bruto de la Producción (o ventas) tanto del Total de la Economía Argentina como del Transporte Automotor de Cargas.



¿Pero cuál es la real importancia del transporte carretero en el desplazamiento de las cargas en nuestro país? En otras palabras, ¿cuál es la distribución modal, tanto en materia de ingresos como de volúmenes y tráficos?

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 internacionales por un monto aproximado a los 29.000 millones de pesos. De este total, casi un 97% fue explicado por el transporte carretero de cargas y el restante 3 %, por los modos ferroviario, acuático y aéreo.

Cuando la distribución modal se analiza para los volúmenes y los tráficos transportados, ella se modifica, aunque no sustancialmente, como puede observarse en el cuadro siguiente.

CUADRO 4.2. DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS INGRESOS POR FLETES Y DE LOS VOLÚMENES TRANSPORTADOS POR EMPRESAS ARGENTINAS DE TRANSPORTE. CABOTAJE E INTERNACIONAL - EN % DEL TOTAL. AÑO 2005

Modo de transporte	Ingresos por ventas	Toneladas transportadas	Toneladas – km transportadas
Carretero	96,6%	96,1%	94,6%
Ferroviano	1,1%	3,6%	4,3%
Fluvial y Marítimo	1,7%	0,3%	1,0%
Aéreo	0,6%	0,01%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE, INDEC Y CEPAL.

Nuevamente, la importancia del sector en materia de tráficos es casi absoluta: para el año 2005, el transporte automotor ha sido el responsable del desplazamiento, a través de contratos de transporte, de 453 millones de toneladas y de 204.500 millones de ton – km.

Cabe aclarar que se trata de ingresos generados y volúme-

nes transportados por empresas transportistas de bandera argentina, razón por la cual el modo acuático presenta esa participación tan baja en los tres indicadores, a pesar de ser el principal modo de transporte de nuestro comercio exterior, tanto de exportaciones como de importaciones³⁴. En este sentido, estas cifras se encuentran en coherencia con los valores estimados para la construcción de las cuentas de producción nacional (PIB y VBP) ya que, además de no computar el transporte realizado por empresas extranjeras no radicadas en el país, tampoco consideran como transporte al efectuado sin la existencia de contratos de transporte (formales o informales), es decir, a todo el transporte propio.

Esta misma distribución modal de ingresos por venta de servicios, toneladas y ton - km transportadas pero referido exclusivamente al transporte de cabotaje (y siempre teniendo en cuenta que se trata de empresas dedicadas comercialmente al transporte), arroja el resultado siguiente.

CUADRO 4.3. DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS INGRESOS POR FLETES Y DE LOS VOLÚMENES TRANSPORTADOS POR EMPRESAS DE TRANSPORTE. CABOTAJE EN % DEL TOTAL. AÑO 2005

Modo de transporte	Ingresos por ventas	Toneladas transportadas	Toneladas – km transportadas
Carretero	98,6%	96,3%	95,5%
Ferroviario	1,1%	3,6%	4,4%
Fluvial y Marítimo	0,1%	0,1%	0,1%
Aéreo	0,1%	0,004%	0,01%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y DEL INDEC.

³⁴ Las ventas que efectúa una empresa no radicada en nuestro país son asignadas al país de residencia de la misma, de igual forma que los ingresos generados por una empresa argentina en el exterior son producción de nuestro país.

La única diferencia de este cuadro con el anterior es que en éste se muestra la distribución modal de los ingresos por venta de servicios de transporte, los volúmenes transportados y los tráficos realizados por empresas argentinas dentro de las fronteras de nuestro país; es decir, exclusivamente en tráficos de cabotaje. El cuadro anterior se refiere no sólo al tráfico de cabotaje sino también al internacional realizados, ambos, por empresas de bandera nacional.

De manera esquemática, los cuadros permiten observar e inferir varios aspectos acerca del comportamiento de los servicios de las empresas de transporte argentinas:

- Tanto en el transporte de cabotaje como en el que incluye al internacional, realizados ambos por empresas de bandera nacional, la importancia del modo carretero es casi absoluta;
- El peso del modo carretero se incrementa en el cabotaje en las tres variables consideradas, aunque no de manera sustancial;
- El transporte aéreo resulta el modo con mayores precios por unidad de tráfico; en el otro extremo se encuentra el transporte ferroviario.
- En cuanto a las distancias medias, es nuevamente el modo aéreo el de mayor distancia de viaje en tanto que el carretero presenta los menores recorridos medios, especialmente, y tal como se verá más adelante, porque casi una cuarta parte de su producción se explica por tráficos cortos, incluyendo en éstos a los servicios de mudanzas y fletes urbanos, que explican el grueso de estos tráficos cortos. Obviamente, la posibilidad de realizar tráficos cortos por parte del transporte carretero no es compartida con ninguno de los restantes modos de transporte.

Pero ¿cuál sería la distribución modal de las cargas si se considerara al transporte propio efectuado por las mismas empresas productoras de bienes y servicios y por las empresas extranjeras, de vital importancia en el comercio exterior

argentino?

Cabe aclarar que al incorporar al transporte propio y a las empresas no radicadas en el país, se excluye de los valores a tener en cuenta a los ingresos por venta de servicios, ya que en el Transporte Propio no existe un contrato (formal o informal) de transporte, por lo que no hay pagos por los servicios. Por ende, la distribución modal se realiza sobre los volúmenes y tráficos realizados correspondientes, ambos, al año 2005.

En primer lugar, se muestra el transporte de cargas nacional e internacional (siempre excluyendo al transporte por ductos) realizado por empresas argentinas, tanto transportistas como productoras de bienes y servicios que efectúan su propio transporte, y su distribución modal, en los cuadros siguientes.

CUADRO 4.4. TRANSPORTE DE CARGAS DE EMPRESAS ARGENTINAS
TRANSPORTE PROPIO Y CONTRATADO.
CABOTAJE E INTERNACIONAL. AÑO 2005

Modo de transporte	Toneladas transportadas	Toneladas - km (miles)	Distancia media (km)
Carretero	610.984.550	219.709.692	360
Ferroviano	16.957.398	9.222.418	544
Fluvial y Marítimo	1.462.424	2.135.140	1.460
Aéreo	32.216	224.963	6.983
Total	629.436.589	231.292.213	367

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE, INDEC Y CEPAL.

La distribución modal del cuadro precedente, pero expresada en términos porcentuales, es la siguiente:

CUADRO 4.5. DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS CARGAS TRANSPORTE PROPIO Y CONTRATADO. CABOTAJE E INTERNACIONAL. AÑO 2005

Modo de transporte	Toneladas	Toneladas - km
Carretero	97,1%	95,0%
Ferrovionario	2,7%	4,0%
Fluvial y Marítimo	0,2%	0,9%
Aéreo	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%

FUENTE: IDEM ANTERIOR

En este caso, se ha incorporado al Transporte Propio, que transporta, estimativamente, unos 158 millones de toneladas y unas 15.200 millones de toneladas-kilómetro. La baja participación del modo acuático se debe, como ya se ha comentado en párrafos anteriores, a la escasa flota fluvial y marítima nacional.

Como la presencia de empresas argentinas en el comercio exterior de nuestro país, tanto de exportación como de importación, es relativamente muy pequeña, el peso del transporte carretero es muy significativo, siendo responsable de casi la totalidad de los desplazamientos de bienes dentro de la Argentina.

Esta distribución se modifica radicalmente al incluir a las empresas extranjeras responsables de una porción mayoritaria del transporte de nuestro comercio exterior, como se ve en los cuadros siguientes, en los que se muestran tanto los tráficos de cabotaje como internacionales:

CUADRO 4.6. TRANSPORTE PROPIO Y CONTRATADO DE CARGAS. EMPRESAS NACIONALES Y EXTRANJERAS. CABOTAJE E INTERNACIONAL. AÑO 2005

Modo de transporte	Toneladas transportadas	Ton - km (miles)	Distancia media (km)
Carretero	615.660.258	227.952.965	370
Ferrovionario	16.957.398	9.222.418	544
Fluvial y Marítimo	101.464.145	1.260.709.597	12.425
Aéreo	137.418	1.309.459	9.529
Total	734.219.220	1.499.194.438	2.042

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE, INDEC Y CEPAL.

Expresando cada modo en porcentaje del total transportado, el cuadro queda como sigue.

CUADRO 4.7. EMPRESAS NACIONALES Y EXTRANJERAS
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS CARGAS. TRANSPORTE PROPIO Y CONTRATADO
CABOTAJE E INTERNACIONAL. AÑO 2005 - EN % DEL TOTAL.

Modo de transporte	Toneladas	Toneladas - km
Carretero	83,9%	15,2%
Ferroviario	2,3%	0,6%
Fluvial y Marítimo	13,8%	84,1%
Aéreo	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%

FUENTE: IDEM ANTERIOR

Como se aprecia, el peso del transporte carretero, propio y contratado, en los volúmenes transportados (toneladas) de cabotaje e internacionales por empresas nacionales y extranjeras sigue siendo alto pero disminuye sustancialmente al considerar los tráficos efectuados, como consecuencia de las mayores distancias medias de viaje del modo marítimo.

Según se considere a las toneladas o a las toneladas-kilómetros transportadas, las proporciones se invierten entre el modo carretero y el modo fluvial y marítimo: 84% y 14% para el carretero y el fluvial, respectivamente, en los volúmenes (toneladas) y 15% y 85%, para los tráficos efectuados (toneladas-kilómetro).

Por último, la presencia del transporte carretero en el comercio internacional - donde el transporte propio prácticamente desaparece - disminuye tanto en los volúmenes como en los tráficos efectuados ya que las exportaciones e importaciones carreteras tienen, únicamente, alcance regional, especialmente con los países limítrofes, y para determinados productos.

CUADRO 4.8. TRANSPORTE DE CARGAS DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 2005

Modo de transporte	Toneladas	Ton - km (miles)
Carretero	10.185.051	14.591.056
Ferrovionario	137.023	110.962
Fluvial y Marítimo	101.464.145	1.260.709.597
Aéreo	137.418	1.309.459
Total	111.923.638	1.276.721.073

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SEGÚN DATOS DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE, INDEC Y CEPAL.

El mismo cuadro pero mostrado en proporción al total transportado se muestra a continuación.

CUADRO 4.9. DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS CARGAS DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 2005. EN % DEL TOTAL

Modo de transporte	Toneladas	Ton - km
Carretero	9,1%	1,1%
Ferrovionario	0,1%	0,01%
Fluvial y Marítimo	90,7%	98,7%
Aéreo	0,1%	0,1%
Total	100,0%	100,0%

FUENTE: ÍDEM ANTERIOR

En este caso, el transporte carretero explica el 9% de los volúmenes del comercio exterior y sólo un poco más del 1% de las toneladas-kilómetros de nuestro comercio exterior, y es el transporte marítimo el que emerge en la posición dominante.

4.3. ESPECIALIZACIÓN DEL TRANSPORTE CARRETERO DE CARGAS

El transporte carretero de cargas, en tanto servicio comercial responsable de la casi totalidad del desplazamiento de mercaderías en nuestro país, reproduce cercanamente, en sus ingresos y en los tráficos efectuados, la importancia relativa que tienen, para la economía argentina, los sectores productores de bienes y que son, por ende, los demandantes de los servicios

de transporte.

Dejando de lado los transportes no comerciales (transporte propio), el 90% del flete carretero proviene de los sectores productores de bienes, tanto para fletes cortos agrarios, fletes de cabotaje de larga distancia, fletes de exportación y fletes de distribución urbana de los productos, ya que el restante 10% se estima que se origina en el transporte demandado por las familias en concepto de mudanzas y fletes urbanos.

Considerando el VBP y el PIB de los sectores agropecuarios, pesqueros, mineros e industriales y la demanda de transporte carretero para sus productos, para el año 2005, se puede observar en el cuadro siguiente que tanto el VBP y el PIB sectorial como los fletes pagados y los tráficos realizados en transporte automotor de cargas siguen un mismo patrón de comportamiento.

CUADRO 4.10. RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE Y PRODUCCIÓN POR SECTORES.

Sectores	VBP por sector	PIB por sector	Transporte carretero de cargas	
			Fletes	Ton - km
Agropecuario	30,9%	27,6%	28,9%	27,7%
Minería	14,4%	14,6%	9,5%	10,2%
Industria	54,8%	57,9%	61,6%	62,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DEL INDEC, CNRT Y SECRETARÍA DE TRANSPORTE

El cuadro indica que tanto la cuenta de producción de los sectores productores de bienes como los fletes y los tráficos demandados se sitúan en aproximadamente un 30% para el sector agropecuario, entre un 10% y un 15% para la minería y un 60% para el sector industrial.

Lo que podría haberse esperado a priori era que la deman-

da de productos primarios tuviera un peso relativo superior a la correspondiente a productos industriales en función de que los primeros se refieren a grandes volúmenes y los segundos son envíos de menor peso aunque de mayor valor. Sin embargo, los fletes de productos primarios, salvo los referidos a transporte de ganado, no requieren mayormente de equipos especiales (con mayor tarifa que para el grueso de los restantes productos) y, en muchos casos, presentan distancias de viaje relativamente cortas para alcanzar el punto donde se transforman industrialmente o donde se inicia el viaje final de exportación, como los puertos.

Por su parte, el transporte de bienes industriales presenta los siguientes aspectos que explican el comportamiento que muestra el cuadro precedente:

- Los insumos industriales pueden tener varios viajes hasta conformar el bien para el consumo final. Por ejemplo, un producto siderúrgico se transporta hasta la planta productora de tornillos; los tornillos se transportan hasta la planta productora de accesorios automotrices; los accesorios automotrices se transportan hasta las terminales automotrices y los vehículos hasta los puntos finales de venta.

- Muchos de los bienes industriales de consumo final tienen fletes largos desde la planta productora hasta el centro de acopio mayorista y luego fletes de distribución desde estos depósitos mayoristas hasta los comercios de venta al público. Estos últimos fletes tienen precios mayores en función de los altos costos de transporte del mismo (mayor dotación de personal por vehículo y altos tiempos de viaje, principalmente).

- Una porción no pequeña de bienes industriales demanda equipos especiales de transporte, de mayor precio de venta de sus servicios. Por ejemplo, la carga refrigerada, las mercancías peligrosas, etc.

Cuando se analiza la demanda de servicios de transporte carretero a nivel de grupos de productos, siempre excluyendo

la correspondiente a servicios de mudanzas y de “fleteros” urbanos, se denota que 12 grupos de productos explican las dos terceras partes de la demanda total de transporte y que, salvo escasas excepciones, se trata de productos primarios o manufacturas de origen agropecuarias.

Ordenando a este conjunto de productos en función de las toneladas-kilómetro se tiene el cuadro siguiente.

CUADRO 4.11. ESPECIALIZACIÓN DEL TRANSPORTE CARRETERO DE CARGAS. POR GRUPO DE PRODUCTOS, EN PORCENTAJE DEL TOTAL TRANSPORTADO O VENDIDO. AÑO 2005

Productos	Toneladas	Ton-km	Fletes
Semillas y frutos oleaginosos	12,5%	11,5%	10,7%
Harinas vegetales	5,6%	8,9%	7,9%
Otros productos de la minería	10,1%	8,2%	7,5%
Combustibles	9,5%	7,1%	8,4%
Cereales	12,3%	4,7%	4,7%
Aceites animales y vegetales	3,3%	4,5%	4,1%
Piedras de construcción	2,6%	3,5%	3,2%
Madera aserrada	2,4%	3,5%	3,1%
Neumáticos y cámaras	1,8%	3,3%	3,5%
Cemento, cal y yeso	2,6%	3,3%	3,0%
Frutas y nueces	1,7%	2,7%	2,9%
Animales vivos	1,7%	2,6%	4,3%
Resto	33,9%	36,4%	36,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DEL INDEC, CNRT Y SECRETARÍA DE TRANSPORTE

Por último, considerando que el transporte carretero a terceros y el ferroviario concentran la casi totalidad del transporte de cargas de nuestro país, resulta interesante ver la distribución modal, por grandes grupos de productos, entre estos dos sistemas. Ello es lo que se muestra en el cuadro siguiente expresado tanto en volúmenes transportados como en tráficos realizados.

CUADRO 4.12. DISTRIBUCIÓN MODAL DE TRANSPORTE DE CARGAS REALIZADO POR EMPRESAS ARGENTINAS FERROVIARIAS Y CARRETERAS

Sectores	Ferrocarril		Camión	
	Toneladas	Ton - km	Toneladas	Ton - km
Agropecuario y pesca	3,4%	5,2%	96,6%	94,8%
Minería	2,2%	5,1%	97,8%	94,9%
Industria	4,1%	4,0%	95,9%	96,0%
Total	3,6%	4,4%	96,4%	95,6%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DEL INDEC, CNRT Y SECRETARÍA DE TRANSPORTE

La importancia del transporte carretero muestra un predominio casi absoluto en los tres sectores de la producción considerados. Dada la situación actual del sistema ferroviario (infraestructura obsoleta donde no es posible transitar por las vías a altas velocidades, inundaciones que hacen intransitables algunas partes de las redes, etc.), el ferrocarril tiene presencia en productos de bajo valor agregado y donde la variable “tiempo” no resulta un factor clave.