

I

CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR

Este capítulo está dedicado a realizar una somera caracterización del sector en términos de lo que éste abarca, los tipos de tráfico y de carga, los actores involucrados, las modalidades de contratación de los servicios, etc.

1.1. TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

El sistema de transporte carretero de cargas de la República Argentina está integrado por un vasto y complejo conjunto de empresas de transporte carretero, con diversidad de servicios y heterogeneidad de componentes.

El marco regulatorio, que responde a especificaciones técnicas bien precisas, ha determinado una morfología de mercados caracterizada por relativamente bajos requerimientos de capital empresario (la infraestructura es propiedad pública y de uso compartido) y la entrada a la actividad ha sido históricamente abierta.

1.2. MODALIDADES DE CONTRATACIÓN

Las principales modalidades de contratación de los servicios de transporte por camión pueden resumirse en las siguientes:

- 1) Contratación directa del transportista por parte del

dador de la carga. La negociación se efectúa directamente entre quien realiza la prestación del servicio y el productor o comerciante dador de la carga.

2) Contratación del transportista por parte de un tercero (otro transportista, agente de cargas o agencia de cargas) que convino la operación con el dador de la carga. En este caso quien realiza la efectiva prestación del servicio no es contratado directamente por el dador de la carga sino por la empresa de transporte (o agente de carga) contratista de los servicios; el transportista que trabaja para otro transportista, ya sea de manera exclusiva o no. Generalmente, el fletero es un pequeño empresario propietario de uno o algunos pocos vehículos de carga.

3) Empresas que contratan a un servicio permanente de transporte. Esta modalidad de contratación, denominada “Transporte Exclusivo a Terceros” se observa frecuentemente en los servicios de distribución urbana de mercancías aunque también se da en el transporte de larga distancia cuando el contratante es una gran empresa productora o comercializadora de mercancías. En este caso, la empresa contratada puede utilizar vehículos propios o subcontratar (total o parcialmente) vehículos de terceros para la efectiva realización del servicio. Por ejemplo, es común que un transportista contratado de manera permanente por una empresa productora identifique a sus propios camiones con el nombre de la contratante².

4) Empresas cuya actividad principal no es el transporte de cargas y poseen vehículos de carga que son utilizados para transportar mercaderías de su propiedad. Esta modalidad es conocida como transporte propio aunque esporádicamente puedan realizar tráficos para terceros.

1.3. CARACTERÍSTICAS DEL PARQUE

Dentro del transporte automotor de cargas es habitual

² Por ejemplo, los camiones de distribución de productos de Quilmes, Coca – Cola, Shell, etc.

referirse a los vehículos con el nombre genérico de camiones. Sin embargo, esta denominación alcanza a una variada cantidad de vehículos de características y tamaños diferentes.

Una primera división que se puede establecer es entre los vehículos motorizados y los vehículos sin propulsión propia. Dentro de los primeros se encuentran los vehículos denominados genéricamente “Camiones”, que poseen una estructura portante llamada chasis sobre la que se instala una superestructura apta para el transporte de mercancías (caja, furgón, cisterna), y los que se denominan “Tractores”, que sólo están destinados a la tracción sin poseer ninguna superestructura para el transporte de mercancías; sólo disponen de un elemento (plato) que permite el acoplamiento de un vehículo remolcado.

Dentro de los vehículos sin propulsión propia se encuentran los “acoplados” que poseen, además de los ejes de rodamiento, una “lanza” que les permite acoplarse a otro vehículo que los remolque, y los “semirremolques” (también denominados “semi acoplados”) que necesariamente deben recurrir a un “tractor” para apoyar uno de sus extremos y valerse del mismo para su arrastre.

1.3.1. CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS

El Decreto 779 del año 1995, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito, clasifica a los vehículos de acuerdo a sus características técnicas, en las siguientes categorías:

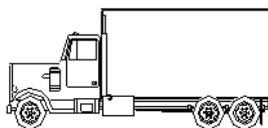
- L: vehículos automotores con menos de 4 ruedas. Los vehículos de este tipo carecen de relevancia en el transporte de cargas.
- M: vehículos automotores utilizados para el transporte de pasajeros. Por su misma definición estos vehículos no son aptos para el transporte de cargas.
- N: vehículos automotores que tengan, por lo menos, 4 ruedas o que, teniendo 3 ruedas, su peso máximo exceda los 1.000 kilogramos, y que sean utilizados para el transporte de carga. Como se mencionó anteriormente en esta categoría se encuentran los vehículos de carga habitualmente denominados

“camiones” y “tractores”, que a su vez son clasificados en algunas de las siguientes categorías:

N1: vehículos utilizados para el transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los 3.500 kilogramos, En esta categoría se encuentran los vehículos denominados utilitarios, camionetas y camiones livianos; los ejemplares de tractores son escasos.



TRACTOR

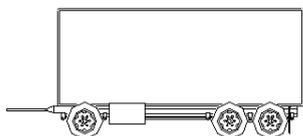


CAMIÓN

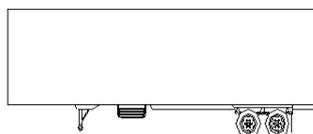
N2: vehículos utilizados para el transporte de carga con un peso máximo superior a los 3.500 kilogramos, pero inferior a los 12.000 kilogramos. En esta categoría se encuentran los camiones y tractores medianos y medio pesados.

N3: vehículos para transporte de carga con un peso máximo superior a los 12.000 kilogramos. En esta categoría se encuentran los camiones y tractores pesados.

O: vehículos acoplados y semirremolques. Este grupo se encuentra subdividido en cuatro categorías en función del peso máximo:



ACOPLADO



SEMIRREMOLQUE

O1: acoplados con 1 eje, que no sean semirremolques, con un peso máximo que no exceda los 750 kilogramos.

O2: acoplados / semirremolques con un peso máximo que no exceda los 3.500 kilogramos y que no sean los acoplados de la Categoría O1.

O3: acoplados / semirremolques con un peso máximo superior

a los 3.500 kilogramos pero que no excedan los 10.000 kilogramos.

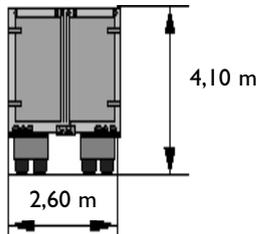
O4: Acoplados / semirremolques con un peso máximo superior a los 10.000 kilogramos.

1.3.2. PESOS Y MEDIDAS ³

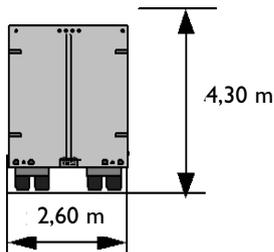
Los valores vigentes están reglamentados por el Decreto N° 714 del 28 de julio de 1996, uno de los decretos reglamentarios de la Ley Nacional de Tránsito (anexo R del artículo N° 53). Sin embargo, el Decreto N° 79 del año 1998 modificó algunos valores (por ejemplo, el largo máximo del equipo tractor + semirremolque) y estableció nuevas tolerancias en el peso por eje.

DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS: sin perjuicio de un diseño armónico, los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

Altura: 4,10 metros
Ancho: 2,60 metros



Sin embargo los vehículos portacontenedores y portavehículos pueden aumentar la altura máxima a 4,30 metros, pero con circulación restringida.

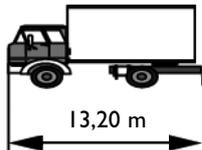


Dimensiones máximas
Tránsito restringido
Portacontenedor
Portavehículos

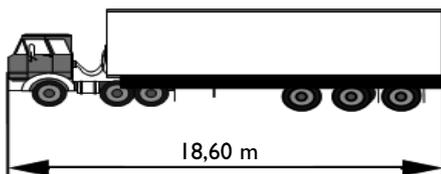
³ Estos valores pueden diferir en aquellas provincias que no adhirieron a la Ley Nacional de Tránsito o lo hicieron parcialmente.

Con respecto al largo máximo permitido, el mismo depende de la configuración del vehículo:

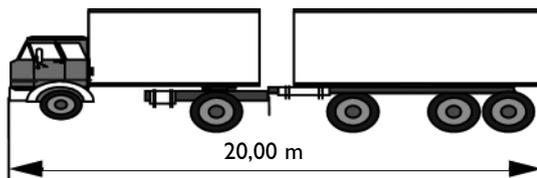
Camión simple: 13,20 metros



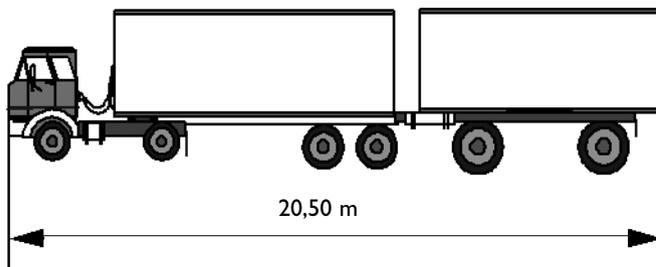
Tractor y semirremolque: 18,60 metros



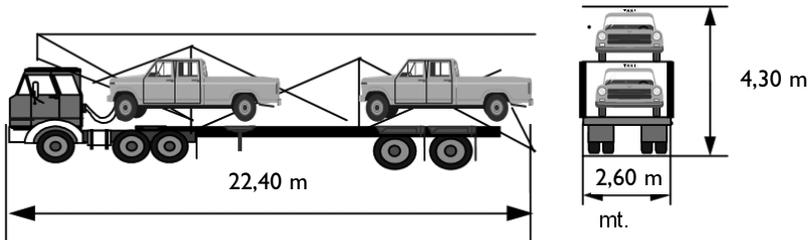
Camión con acoplado: 20,00 metros



Tractor, semirremolque y acoplado: 20,50 metros



Vehículo especial: 22,40 metros
CIRCULACIÓN RESTRINGIDA



PESO POR EJE: el peso máximo permitido por eje depende de la cantidad de ruedas que posee el mismo, del ancho de las ruedas y de la distancia entre ellas:

- **EJE SIMPLE:** es aquél que posee una rueda en cada extremo (total 2 ruedas)

Peso máximo permitido: 6.000 kg.
Tolerancia: 500 kg.



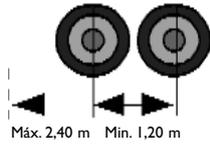
- **EJE DUAL:** es aquél que posee dos ruedas en cada extremo (total 4 ruedas)

Peso máximo permitido: 10.500 kg.
Tolerancia: 1.000 kg.



- **EJES TÁNDEM DOBLE:** se considera conjunto (tándem) doble de ejes, al agrupamiento de 2 ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro, que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor que 1,20 m y menor que 2,40 metros.⁴

⁴ Si la distancia entre ejes fuera menor que 1,20 metros, el peso máximo se reduce 1.000 kilogramos por cada 8 centímetros menos. Si la distancia entre ejes fuera mayor que 2,40 metros, se consideran ejes independientes.

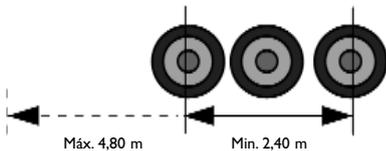


En este caso el peso máximo permitido depende del tipo de cada eje:

Ambos ejes simples: 10.000 kg.
 Un eje simple y otro dual: 14.000 kg.
 Ambos ejes duales: 18.000 kg.

Tolerancia: 1.500 kg.

- EJES TÁNDEM TRIPLE: se considera conjunto (tándem) triple de ejes, al agrupamiento de 3 ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro, que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de 2 ejes consecutivos debe ser superior a 1,20 m e inferior a 2,40 m.⁵



El peso máximo permitido depende del tipo de cada eje:

Un eje simple y dos ejes duales: 21.000 kg.
 Tres ejes duales: 25.500 kg.

Tolerancia: 2.000 kg.

Los vehículos o semirremolques que se fabriquen dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben construirse de forma tal que el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo, es decir que sean direccionales y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuentan con ejes que puedan levantarse, deben poseer un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo está cargado.

Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples (más de 6 ruedas por eje) podrán transportar un peso máximo de 1,8 toneladas por rueda.

⁵ Si la distancia entre ejes fuera menor que 1,20 metros, el peso máximo se reduce 1.000 kilogramos por cada 8 centímetros menos. Si la distancia entre ejes fuera mayor que 2,40 metros, se consideran ejes independientes.

Las tolerancias se admiten para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en el estibaje, a pequeños corrimientos de la carga durante su transporte, a la dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución del peso, a la dificultad particular de algunas cargas para su distribución y a diferencias propias del sistema de pesaje (por tándem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje.

Las tolerancias en los pesos por eje (o conjunto tándem) se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, de la aplicación de la relación potencia-peso o del peso máximo para el tipo de vehículo, para los casos en que estuviera establecido.

- CUBIERTAS SÚPER ANCHAS: el empleo de cubiertas súper anchas (denominadas también de base ancha) es permitido en los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Las mismas no pueden utilizarse en ejes motrices. En estos casos los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un 5% sobre los fijados en la Ley, siempre y cuando no sobrepasen el peso máximo establecido para el vehículo o combinación.

El peso máximo permitido depende del tipo de eje:

- Eje simple: 8.000 kg.
- Ejes tándem doble:
 - 2 ejes con ruedas súper-anchas: 16.000 kg.
 - 1 eje con ruedas súper-anchas y 1 eje con ruedas duales: 17.000 kg.
- Ejes tándem triple:
 - 3 ejes con ruedas súper-anchas: 24.000 kg.
 - 1 eje con ruedas súper-anchas y 2 ejes con ruedas duales: 21.000 kg.

PESO MÁXIMO POR VEHÍCULO O COMBINACIÓN: ningún vehículo (camión o acoplado) puede superar individualmente los 30.000 kilogramos, aun cuando cuente con el mayor número de ejes. Las combinaciones de camión y acoplado, cualquiera fuera la disposición y distribución de sus ejes no pueden superar los 45.000 kilogramos de peso bruto. El peso máximo se entiende como la suma de la tara (peso del vehículo vacío) y de la carga útil.

RELACIÓN PESO–POTENCIA: ningún vehículo o formación puede circular por la vía pública con una carga mayor que una tonelada por cada 3,25 CV de potencia efectiva al freno del motor según la norma CETIA 03⁶ (DIN 70.020). Este límite tendría que haberse modificado a partir del año 2000 a un mínimo de 4,25 CV/ton. Sin embargo, esta medida no fue puesta en práctica hasta la actualidad⁷.

$$\text{CARGA MÁXIMA} = \text{POTENCIA EFECTIVA AL FRENO} / 3,25$$

Se denomina “POTENCIA” a la cantidad de trabajo realizada en una unidad de tiempo. La potencia de un motor se obtiene de multiplicar el par motor por el número de revoluciones. El “PAR MOTOR” es la fuerza que es capaz de ejercer un motor en cada giro. La potencia de un motor se mide en caballos de vapor (CV), o en kilovatios (kw) en el sistema internacional de unidades.

⁶ CETIA: Comisión de Estudios Técnicos de la Industria Automotriz. Esta comisión fue formada en el seno de la AITA - Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor. En el año 1975, esta asociación firmó un convenio de cooperación técnica con el IRAM (Instituto Argentino de Normalización), lo cual le dio un marco de reconocimiento oficial a las normas CETIA, pasándose a denominar normas IRAM-CETIA, actualmente IRAM-AITA. Las normas CETIA 03 se refieren al motor.

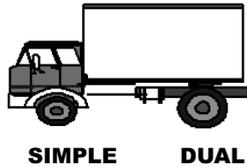
⁷ Cabe aclarar que, de haberse implementado la nueva relación peso–potencia, muchos vehículos perderían su competitividad tarifaria y deberían dejar de circular.

1.3.3. VALORES LÍMITES POR CONFIGURACIÓN TIPO

(LOS PESOS ESTÁN INDICADOS EN TONELADAS)

TIPO 1.1

Cantidad de ejes: 1+1D
 Cantidad de ruedas: 2+4
 Peso por eje o tándem: 6+10,5
 Peso máximo del vehículo: 16,5
 Potencia mínima: 53,6 CV DIN



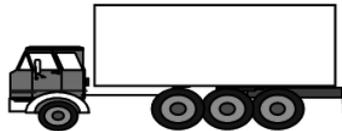
TIPO 1.2

Cantidad de ejes: 1+2D
 Cantidad de ruedas: 2+8
 Peso por eje o tándem: 6+18
 Peso máximo del vehículo: 24
 Potencia mínima: 78 CV DIN



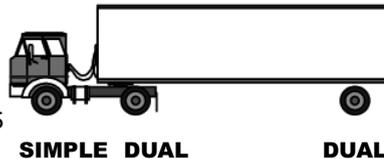
TIPO 1.3

Cantidad de ejes: 1+3D
 Cantidad de ruedas: 2+12
 Peso por eje o tándem: 6+25,5
 Peso máximo del vehículo: 30
 Potencia mínima: 97,5 CV DIN



TIPO 1.1.1

Cantidad de ejes: 1+1D+1D
 Cantidad de ruedas: 2+4+4
 Peso por eje o tándem: 6+10,5+10,5
 Peso máximo del vehículo: 27
 Potencia mínima: 87,5 CV DIN



TIPO 1.1.2

Cantidad de ejes: 1+1D+2D
 Cantidad de ruedas: 2+4+8
 Peso por eje o tándem: 6+10,5+18
 Peso máximo del vehículo: 34,5
 Potencia mínima: 112,12 CV DIN



TIPO 1.1.3

Cantidad de ejes: $1+1D+3D$

Cantidad de ruedas: $2+4+12$

Peso por eje o tándem: $6+10,5+25,5$

Peso máximo del vehículo: 42

Potencia mínima: 136,5 CV DIN



SIMPLE DUAL

DUAL DUAL DUAL

TIPO 1.2.2

Cantidad de ejes: $1+2D+2D$

Cantidad de ruedas: $2+8+8$

Peso por eje o tándem: $6+18+18$

Peso máximo del vehículo: 42

Potencia mínima: 136,5 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL

DUAL DUAL

TIPO 1.2.1.1

Cantidad de ejes: $1+2D+1D+1D$ (distancia entre ejes acoplado $> 2,40$ m)

Cantidad de ruedas: $2+8+4+4$

Peso por eje o tándem: $6+18+10,5+10,5$

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL

DUAL DUAL

TIPO I.2.3

Cantidad de ejes: 1+2D+3D

Cantidad de ruedas: 2+8+12

Peso por eje o tándem: 6+18+25,5

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL DUAL DUAL DUAL

TIPO I.I.I.I.I

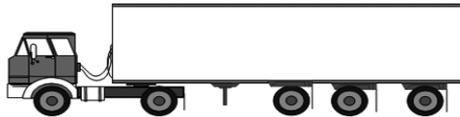
Cantidad de ejes: 1+1D+1D+1D+1D

Cantidad de ruedas: 2+4+4+4+4

Peso por eje o tándem: 6+10,5+10,5+10,5+10,5

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL DUAL DUAL DUAL

TIPO I.I.I.I

Cantidad de ejes: 1+1D+1D+1D

Cantidad de ruedas: 2+4+4+4

Peso por eje o tándem: 6+10,5+10,5+10,5

Peso máximo del vehículo: 37,5

Potencia mínima: 121 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL DUAL

TIPO 1.1.1.2

Cantidad de ejes: 1+1D+1D+2D

Cantidad de ruedas: 2+4+4+8

Peso por eje o tándem: 6+10,5+10,5+18

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL DUAL DUAL

TIPO 1.2.1.1

Cantidad de ejes: 1+2D+1D+1D

Cantidad de ruedas: 2+8+4+4

Peso por eje o tándem: 6+18+10,5+10,5

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL DUAL DUAL

TIPO 1.2.1.2

Cantidad de ejes: 1+2D+1D+2D

Cantidad de ruedas: 2+8+4+8

Peso por eje o tándem: 6+18+10,5+18

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



SIMPLE DUAL DUAL DUAL DUAL DUAL

TIPO I.I.I.I.I

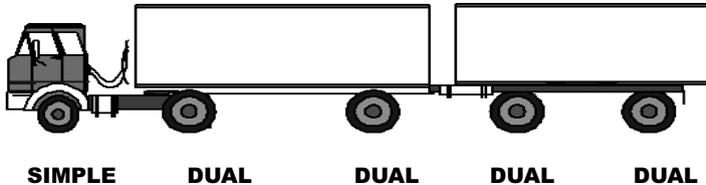
Cantidad de ejes: 1+ID+ID+ID+ID

Cantidad de ruedas: 2+4+4+4+4

Peso por eje o tándem: 6+10,5+10,5+10,5+10,5

Peso máximo del vehículo: 45

Potencia mínima: 146 CV DIN



I.4. TIPOS DE TRÁFICO

En el transporte terrestre de cargas por carretera se distinguen diferentes tipos de tráfico que tienen que ver tanto con la distancia, como con el tipo de operatoria o el ámbito jurisdiccional en donde se desarrolle el recorrido. La primera gran división está referida a la distancia del viaje a realizar, lo que determina estructuras empresariales diferentes y, por ende, especializaciones diferentes. En este sentido se observan los viajes siguientes:

- Larga distancia;
- Corta distancia.

Sin embargo, esta clasificación no es suficiente a los fines de determinar con claridad el tipo de tráfico de que se trate. Es así que dentro de la larga distancia el cruce de una frontera internacional no sólo modifica sustancialmente la documentación que el transportista debe portar sino que también afecta la normativa aplicable a ese tráfico. Para recorrer la Argentina, un transportista nacional sólo debe inscribirse ante las autoridades nacionales y cumplir con la reglamentación vigente en lo referido a vehículo, conductor, seguros, impuestos y regímenes sanitarios o de seguridad.

Todos los transportistas tienen la posibilidad de efectuar indistintamente tráficos de cabotaje e internacionales. Sin embargo, más allá de que existan situaciones mixtas, las empresas suelen especia-

lizarse en un tipo de tráfico u otro. Dado que los requerimientos legales exigidos para el transporte internacional son mayores que para el cabotaje, la conformación de una empresa que realiza este tipo de servicio supone un perfil más complejo de organización que el de aquéllas que se dedican únicamente al cabotaje. De allí que en la larga distancia haya que diferenciar a los tráficos de cabotaje de los internacionales como otra modalidad dentro de la actividad.

Los tipos de vehículos empleados en larga distancia (nacional e internacional) son, en general, de gran capacidad de carga. Los más utilizados son el camión con acoplado y el tractor con semirremolque, generalmente conducido por una sola persona sin acompañante. Con excepción de la carga especializada (incluyendo la carga peligrosa), los transportistas intentan completar el viaje con carga (es decir, procuran obtener carga para su regreso); esto hace que las tarifas a contraflujo puedan ser menores que las correspondientes al sentido principal de los flujos de carga.

Por otro lado, los tráficos pueden ser divididos, según la naturaleza del dador de la carga, en carga completa y carga parcial, lo que determina dos tipos de organizaciones empresarias. Las cargas completas son aquéllas en las que el dador de la carga completa al menos un vehículo, y corresponden, en general, a recorridos no predeterminados de los vehículos, así como tampoco está predeterminada la fecha de inicio de los viajes. Las cargas parciales son aquéllas en las que un solo dador de la carga no tiene capacidad de completar una unidad, por lo que la empresa de transporte consolida las mercaderías de varios dadores en un espacio destinado a tal fin. La operatoria de estas empresas se caracteriza por predeterminar días y horarios de inicio de los viajes así como los recorridos o puntos de inicio y finalización de los mismos. Estas empresas son las que toman el nombre de “expresos” o “paquetería”⁸.

⁸ Los clientes de estos “expresos” son, en muchos casos, comerciantes o pequeños productores con clientela fija; ocasionalmente, también demandan estos servicios las familias.

En cuanto a la corta distancia, también pueden darse dos situaciones diferentes que se encuentran en función de la descarga del vehículo. Una alternativa es la descarga completa del vehículo al finalizar su recorrido (frecuente en el envío de granos desde el campo al acopio) y la otra, la distribución de la carga a lo largo del recorrido, muy asociada a la operatoria urbana.

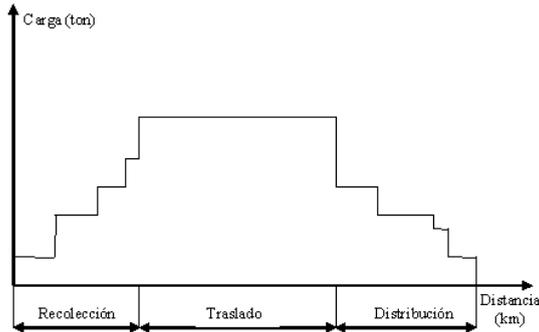
El primer caso difiere muy poco del transporte de larga distancia de cabotaje, salvo que en los viajes cortos es muy difícil que el transportista pueda regresar con carga. En este caso, los viajes cortos agrarios, los tiempos de espera, los caminos por donde circula, muchos de ellos “caminos vecinales” sin pavimentar, y la casi nula posibilidad de eludir el lastre, hacen que los precios de estos servicios, por unidad transportada, se encuentren muy por encima de los de larga distancia nacional.

En el caso del tráfico de corta distancia de distribución, las diferencias son más notables: generalmente los camiones son más pequeños y carecen de acoplados, el conductor lleva acompañantes para la descarga del vehículo, ésta se realiza según un itinerario preestablecido y, en muchos casos, ese recorrido es realizado con una determinada frecuencia; esta operatoria determina que, en general, los viajes completos insuman menos de un día. Nuevamente, los precios de estos servicios, por unidad transportada, son sustancialmente superiores a los de larga distancia nacional e, incluso, a los de corta distancia en el campo.

Existen casos aislados y poco frecuentes de distribución en larga distancia, en donde se emplean camiones de mayor tamaño pero sin acoplados y el conductor no es acompañado por ayudantes; ejemplo de ello es la distribución de agroquímicos. Nuevamente, esta modalidad supone un precio superior al de larga distancia en tráficos de puerta a puerta.

En base a estas definiciones realizadas, se puede establecer un esquema de “Carga – Distancia” donde se representa cada uno de los eslabones de transporte según se trate de tráficos

de recolección, traslado o distribución. Ello se muestra en el siguiente gráfico.



En el primer eslabón se muestra la etapa de recolección. Cada crecimiento vertical indica que el vehículo ha recogido carga en ese punto y cada tramo horizontal indica el traslado hasta el siguiente punto de carga. La longitud del tramo vertical indica la cantidad de carga recogida medida en toneladas (o kilogramos) y la longitud del tramo horizontal indica la distancia recorrida medida en kilómetros. Como es evidente la cantidad de carga recogida y la distancia recorrida pueden variar en cada tramo del viaje.

El segundo eslabón representa el tramo de traslado. En este caso no existe incremento de la carga a lo largo del recorrido. Este tramo puede realizarse en varias etapas, es decir en distintos vehículos de diferentes modos (inclusive pueden ser del mismo modo), en este caso cada cambio de vehículo se denomina “quiebre de la carga” y constituye una operación de transbordo. De acuerdo con la longitud de las etapas aparecen los conceptos de “flete corto” y “flete largo”.

Por último, se encuentra el eslabón de distribución, que debe interpretarse de la misma manera que la operación de la recolección pero, en este caso, cada tramo vertical representa la cantidad de mercadería descargada en cada punto.

El área encerrada por el gráfico y los ejes de coordenadas

es la cantidad de unidades de producción elaboradas (toneladas-kilómetros). En el movimiento de las cargas en la República Argentina, el transporte carretero ocupa casi la totalidad de los eslabones de recolección y distribución. Sin embargo, en el eslabón de traslado comparte el mercado con otros modos (ferroviario, acuático, aéreo, etc.).

Es muy difícil encontrar un ejemplo de producto que requiera utilizar los tres grandes eslabones de la cadena del transporte; habitualmente se verifican dos o, incluso, sólo uno de estos eslabones. Por caso, los residuos domiciliarios sólo requieren recolección y, eventualmente, traslado luego de un proceso de compactación, no existiendo distribución. Los alimentos habitualmente no poseen recolección: la carga es recogida en su totalidad en la planta elaboradora y luego es trasladada a un centro de concentración donde, luego de un proceso de clasificación, se la distribuye. Los cereales son cargados en las fincas por la maquinaria agrícola y trasladados a los puntos de recepción, sin realizar distribución alguna.

Existe un ejemplo, en el transporte automotor de cargas, de la realización de la cadena del transporte completa: es el caso de la carga fraccionada. Aquí el transportista realiza la recolección en vehículos de menor porte, consolida la carga en sus dependencias en centros de concentración, las traslada en vehículos de mayor porte, efectúa la desconsolidación en el destino y, finalmente, realiza la distribución. Sin embargo, por lo general lo hace con bultos de diferentes clientes y de diferentes productos.

1.5. TIPOS DE CARGA

Los innumerables productos susceptibles de ser transportados dan lugar a diferentes tipos de equipos de transporte. En muchas ocasiones los equipos empleados para un determinado producto impiden el traslado de otros productos; es el caso de cierta carga especial. Esta clasificación fue realizada a partir del tipo de carga y vehículo empleado. El artículo 14 del Decreto Nro. 1035 del año 2002, reglamentario de la Ley Nacional de

Cargas, contempla otra clasificación desde el punto de vista del transportista, la misma es desarrollada en el capítulo “Marco Regulatorio”, al hacer referencia al Registro Único del Transporte Automotor.

CARGA GENERAL

La carga general es aquélla que no requiere de equipos especiales y que puede ser transportada aun mezclada con otros productos.

CARGA ESPECIALIZADA

Son ejemplos de carga que requieren vehículos especializados: el ganado en pie, los automóviles, la cal y el cemento a granel, los agregados pétreos, los combustibles, el asfalto, los gases comprimidos, la leche fluida, los aceites y los equipos especiales, entre otros.

La carga refrigerada es considerada como carga especializada. Sin embargo, es habitual que, para evitar el regreso en lastre, el transportista desactive el equipo de frío y acepte carga general.

Existen, además, algunos casos llamativos de carga especializada como por ejemplo el transporte de caudales, de documentación bancaria, de correspondencia y la 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 específicos⁹.

Otro caso llamativo de carga especial lo constituye el amoblamiento y equipamiento de los hogares en las operaciones de mudanza. Este tipo de carga especial determina, a su vez, un tipo de operatoria muy diferenciado del resto del sector. Además, el grueso de la demanda se origina en las familias.

Por último, un tipo de carga especial que requiere tanto de vehículos especiales como de permisos especiales de circulación por la vialidad urbana y rural, son las cargas extramedidas

⁹ El caso del transporte de correspondencia se puede asociar con el de las firmas productoras de bienes que transportan su producción en vehículos de su propiedad.

o excedidas de peso. Ejemplo de ello son los vehículos “carretones” destinados para el transporte de maquinaria vial, vagones, coches ferroviarios, locomotoras, etc.

CONTENEDORES

Si bien existen vehículos apropiados para el transporte de contenedores, no es raro encontrar otro tipo de vehículos realizando el movimiento de éstos. La mayor parte de los contenedores están destinados a la carga general, pero existen contenedores refrigerados y cisternas.

De esta forma, el tipo de tráfico realizado (larga o corta distancia urbana o rural) y el tipo de producto transportado generan un conjunto de elementos que determinan el tipo de empresa de transporte carretero, el tipo de equipo a utilizar y el precio a cobrar por los servicios prestados. En forma esquemática, es dable establecer los siguientes 6 tipos de tráficos:

- Larga distancia nacional de carga seca
 - Carga completa o punto a punto
 - Carga fraccionada o parcial (servicios expresos)
- Larga distancia nacional de productos especiales
- Larga distancia internacional de carga seca
- Larga distancia internacional de productos especiales
- Corta distancia con descarga completa (asociada en general al agro y al transporte de contenedores)
- Corta distancia con descarga a lo largo del recorrido (asociada a la distribución urbana)
 - Carga seca
 - Carga especial (combustible, refrigerada)

1.6. AGENTES ECONÓMICOS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE DE CARGAS

El transporte de cargas, tanto nacional como internacional requiere de la participación de diferentes agentes económicos. En primer lugar, un dador de la carga (o cargador) y un recepcionista o destinatario de la misma. Ambas partes pueden ser distintas

personas/empresas o tratarse de un traslado de mercaderías desde una planta industrial a otra de la misma firma, por ejemplo.

Si el transporte es efectuado en vehículos propiedad de alguna de las dos partes de la transacción, entonces no existe contrato de transporte y la cantidad de agentes económicos involucrados es mínima. En este caso no se considera que haya transporte según el enfoque de las cuentas nacionales, independientemente de que exista un movimiento de vehículos y un transporte de mercaderías.

En la medida en que el desplazamiento de las cargas involucre un contrato de transporte, la cantidad de agentes económicos que tienen que ver con el desplazamiento se incrementa.

El transporte puede ser “fronteras adentro” o “fronteras afuera”. El primero se refiere al tráfico de carácter nacional y el segundo al que une dos o más países. El transporte internacional requiere de una operatoria más compleja que el nacional debido a la existencia de trámites aduaneros relacionados con el medio transportador y las cargas transportadas.

En los siguientes apartados nos referimos a los agentes económicos que intervienen cuando tiene lugar un contrato de compra-venta de servicios de transporte.

1.6.1. TRANSPORTISTA

Además de la existencia del dador y el destinatario de la carga, el traslado de las mercaderías requiere de algún modo de transporte; en el caso del transporte terrestre éste puede ser carretero (camión/ómnibus) o ferroviario. Siempre se trata de empresas conformadas para la venta de servicios de transporte, tanto de pasajeros, como actividad principal, o estrictamente dedicadas al transporte de cargas.

En caso de tratarse de una empresa cuya actividad principal es el transporte de personas, la misma puede dedicar una parte de las bodegas de las unidades al almacenamiento y traslado de cargas, cobrando por ello un precio diferenciado. Por ejemplo, los

ómnibus de larga distancia trasladan en sus bodegas carga fraccionada en el mismo vehículo que transporta pasajeros; lo mismo sucede con los aviones de pasajeros. Sin embargo, el grueso de las cargas es transportado por empresas dedicadas especialmente al movimiento de mercaderías.

El transportista (la empresa de transporte) puede ser propietario de la totalidad de la flota con que opera, contratar los servicios de otra empresa para que opere a su cuenta y cargo u operar un parque de dadores de carga, hecho incipiente en el transporte ferroviario de nuestro país. Por ejemplo, en el transporte automotor de cargas, una tercera parte de los costos de la actividad eran explicados, hacia fines de la década del '90, por la contratación de otros operadores, también carreteros¹⁰. Estos transportistas contratados por otra empresa de transporte son denominados “fleteros” y pueden vender sus servicios de manera exclusiva a un tercero u ofrecer los servicios en el mercado sin depender de una firma en particular.

Algo similar ocurre con el transporte marítimo: en este caso, el transportista toma el nombre de “armador”. Los armadores son agentes económicos que pueden poseer buques propios o no, pero son, en todos los casos, los encargados de “armar” el buque y de realizar el transporte físico de las cargas.

En general, salvo contadas excepciones, el transportista se especializa en un único modo de transporte. La empresa ferroviaria opera únicamente el ferrocarril; la empresa de camiones, opera únicamente camiones; etc. La multimodalidad, el uso de diferentes modos de transporte para efectuar el desplazamiento de una carga, es una actividad encarada por agentes económicos específicos, que contratan servicios de transportistas.

¹⁰ Esta proporción se ha incrementado en los últimos años, como se verá más adelante.

1.6.2. AGENTES DE TRANSPORTE DE CARGA

El Agente de Transporte de Carga es a las mercaderías lo que el Agente de Viajes es a los pasajeros. Es la boca de inicio de la operación de transporte: tiene la relación directa con quien solicita los servicios de transporte para la carga, sea el dador o el recepcionista. El transportista puede tratar la operación de comercio directamente con el cliente o ser contratado por el que tiene la relación directa con aquél. Si el transportista pacta directamente con el cliente las condiciones del contrato de transporte, entonces, además de transportista, es un agente de cargas. Esquemáticamente, los distintos modos de transporte se comportan de la siguiente forma:

- En el transporte terrestre, carretero y ferroviario, las empresas son también Agentes de Transporte de Carga.
- En el aéreo, fluvial y marítimo, la figura del Agente de Transporte de Carga es independiente del transportista.

Los agentes de carga pueden recibir diversas denominaciones según las tareas que ofrezcan al mercado, el tipo de tráfico que efectúen o la especialización modal en la que operen. Por ejemplo, en el transporte marítimo los agentes de carga son las Agencias Marítimas; en el transporte aéreo, se los suele denominar “freight forwarders”¹¹.

Si un agente de carga se especializa en el transporte internacional toma el nombre de Agente Internacional de Carga. Si contrata a diferentes modos de transporte para realizar los itinerarios, es conocido como Agente de Transporte Multimodal. Si además de los servicios de transporte ofrece actividades conexas al mismo, como depósitos de mercaderías, ciertas tramitaciones, desconsolidación de las cargas, facturación, manejo de inventarios, etc., los agentes de carga son conocidos como Operadores Logísticos.

¹¹ Esta denominación comenzó a utilizarse en nuestro país en el transporte aéreo aunque ha comenzado a tomar fuerza en otros modos de transporte, incluyendo al terrestre, en especial cuando se trata de operadores multimodales.

Los agentes de carga pueden ser representantes de una empresa transportista de manera exclusiva, de un grupo de transportistas o simplemente contratar en el mercado los servicios de transportistas indiferenciados.

En su mayoría, las empresas de transporte automotor de cargas, al cumplir el doble rol de Agentes de Carga y Transportistas, son un ejemplo de una agencia vinculada exclusivamente con el transportador. Lo mismo sucede con los ferrocarriles, esquema que se profundiza en el caso argentino, en donde algunas de las empresas ferroviarias son propiedad de firmas productoras de bienes, aunque mantienen el carácter de empresas independientes¹².

Las Agencias Marítimas son un ejemplo de un agente de carga que opera directamente asociado a uno o más transportistas claramente identificados. Las Agencias Marítimas se comportan como mandatarias del transportador¹³.

En general, los agentes de carga aérea trabajan indistintamente con todas las empresas de transporte aéreo, aunque existen casos de agentes de carga exclusivos de un transportista.

1.6.3. AGENTES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Cuando las agencias de carga operan con más de un modo de transporte para un mismo desplazamiento de un producto se las denomina Agentes de Transporte Multimodal. En general, se trata de agentes especializados en el transporte internacional. Esta operatoria abre un menú de opciones al cliente, quien optará por la alternativa más conveniente. Por ejemplo, si un productor quiere exportar una mercadería a Oriente, el agente de transporte multimodal le puede presentar un menú de opciones: un viaje de 45 días desde Buenos Aires por vía marí-

¹² Por ejemplo, el ferrocarril Ferrosur Roca y la cementera Loma Negra o el ferrocarril Nuevo Central Argentino y Aceitera General Deheza.

¹³ Por ejemplo, en nuestro país, la agencia marítima Del Bene representa al armador Mediterranean Shipping Co.

tima con un flete muy bajo o una combinación aérea/marítima a una tarifa mayor pero con una duración de viaje menor.

1.6.4. LOS AGENTES DE CARGA COMO OPERADORES LOGÍSTICOS

La agencia de carga que ofrece al cliente una serie de actividades conexas al transporte en donde el desplazamiento en sí de las mercaderías es una parte de toda la operatoria, es conocida como operador logístico. Esta actividad tuvo, en los últimos años, un fuerte desarrollo en nuestro país, creándose nuevas empresas, en realidad ramas de empresas de transporte, que se dedican al área logística.

Se llama logística a la gestión de la distribución física de los bienes. Esta gestión integra todas aquellas actividades encaminadas a la planificación, implementación y control de un flujo eficiente de materias primas, recursos de producción y productos finales, desde el punto de origen al de destino.

Estas actividades pueden incluir, entre otras muchas, servicios al cliente, previsión de la demanda, control de inventario, servicios de reparación, manejo de mercancías, procesamiento de pedidos, selección de la ubicación geográfica de fábricas, almacenes, compras, embalaje de producción y distribución, tratamiento de mercancías devueltas, recuperación y tratamiento de desperdicios, distribución, transporte y almacenamiento.

La logística como actividad diferenciada fue iniciada en nuestro país por las empresas transportistas, especialmente las de transporte automotor (y dentro de éstas, por las empresas de servicios expresos y las de distribución urbana). En especial, la consolidación del hipermercadismo y los cambios operacionales en los procesos industriales que introdujeron la minimización de stocks fueron un fuerte incentivo para el desarrollo de la operatoria de logística¹⁴.

¹⁴ De hecho, la operatoria logística siempre estuvo presente en las operaciones de distribución de mercaderías, aún antes de la generalización del uso del término; por ejemplo, la distribución de los periódicos en los kioscos.

En los últimos años, la marcada tercerización efectuada por las grandes empresas internacionales fue lo que trajo el desembarco de operadoras logísticas internacionales¹⁵ con la particularidad de que, en general, todas ellas llegaron con un contrato previo de algún cliente de origen extranjero, por ejemplo, un gran supermercado para el manejo de sus mercaderías.

Todas las empresas dedicadas a la operación logística tienen, además de un número variable de equipos automotores, un depósito de consolidación/desconsolidación de cargas y, en general, disponen sus oficinas con complejos programas de computación en el mismo depósito, generalmente ubicado en la periferia urbana.

Si un operador logístico se especializa “fronteras adentro”, la tendencia es ubicar las plantas logísticas en las periferias urbanas; si el operador logístico se especializa “fronteras afuera”, el grueso de las empresas tienen, al menos, oficinas en las cercanías de los puertos o aeropuertos de comercio exterior. En la Región Metropolitana de Buenos Aires, la existencia del puerto, la terminal aeroportuaria de Ezeiza, la Aduana, la Secretaría de Transporte, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, etc., determinan una plaza fuerte de localización de las oficinas centrales de operadores “fronteras afuera”. De todas formas, existen empresas en el interior del país en los sitios importantes de entrada y salida de mercaderías. Por ejemplo, Paso de los Libres, Bahía Blanca y Rosario.

1.7. OTROS AGENTES ECONÓMICOS QUE OPERAN EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

El transporte internacional requiere, además de los agentes económicos que operan en el transporte nacional, de otros relacionados, básicamente, con la actividad aduanera. Se trata de las figuras del Agente de Transporte Aduanero y del

¹⁵ Por ejemplo, Danzas o Raider.

Despachante de Aduana.

1.7.1. AGENTE DE TRANSPORTE ADUANERO

Es un auxiliar habilitado del servicio aduanero, característico de nuestro país e inexistente en otros, aún del MERCOSUR, que da ingreso y egreso al medio transportador. Es responsable ante el fisco por los bultos que se exportan e importan (y no por su contenido) y es el que da, en nuestro país, la información requerida en el sistema aduanero María.

Los agentes de transporte aduanero son los que presentan a la aduana el Manifiesto de Carga (como el Manifiesto Internacional de Carga de Transporte Automotor, en camión – MIC/DTA–) donde dice cuántos bultos y kilos hay para transportar y lo que dicha carga dice contener. El agente de transporte aduanero no tiene poder para abrir los bultos y comprobar lo que hay. Con este MIC/DTA el agente de transporte aduanero se hace responsable ante el cliente si el bulto se pierde.

En general, el agente de carga internacional, sea la empresa transportista (como en la generalidad de las empresas de transporte automotor de cargas internacionales) o una firma no transportista, opera con un agente de transporte aduanero relacionado directamente con la empresa. En la práctica, no existe contrato de trabajo directo entre el dador de la carga y el agente de transporte aduanero.

1.7.2. DESPACHANTE DE ADUANA

Es, al igual que en el caso anterior, un auxiliar habilitado del servicio aduanero que tiene que ver con la carga transportada. La responsabilidad es de carácter personal. Por ello, los despachantes de aduana son contratados por el agente de carga o por el dador de las mercaderías. El despachante se encarga de realizar ante la Aduana los trámites de importación o de exportación y cobra por ello un precio, en general, relacionado con el valor de los productos despachados.

El despachante de aduana tiene por función hacerse cargo de la mercadería en tránsito. Este mecanismo tiene su fundamento en el hecho de que el despachante es el titular transitorio de la mercadería cuando pasa por la aduana en virtud del documento que corresponda.

I.8. ACTIVIDADES CONEXAS AL TRANSPORTE

Existen otras actividades ligadas con el transporte de mercaderías que son encaradas, principalmente, por las mismas agencias de carga pero en las que existen firmas directamente dedicadas a las mismas: servicios en terminales, depósito y almacenamiento y manipulación de cargas.

Las terminales son sitios de quiebre de la carga. Estas terminales, si son compartidas por varios transportistas, generalmente son administradas por una firma que cobra los derechos de su uso: alquila lugares para el depósito de las mercaderías, cobra derechos de operación a firmas que manipulan la carga, o estipula tarifas por el empleo de partes de la misma como dársenas, garajes, etc. Los ejemplos característicos son las terminales aeroportuarias y los puertos.

La actividad de depósito y almacenamiento está íntimamente ligada a la circulación de las mercaderías y al desarrollo de la actividad logística. Se trata de lugares en donde se almacena la mercadería, no sólo para realizar el quiebre de las cargas, sino también para el manejo de inventarios o, en algunos casos, para nacionalizar las mercaderías de importación.

La manipulación de las cargas es una actividad que comprende los servicios de estiba y desestiba en los puertos, el manejo de las mercaderías en las terminales de pasajeros y de carga, etc. Tal como puede apreciarse, las actividades de esta rama se encuentran distribuidas en otros muchos sectores que efectúan estos servicios como parte de un conjunto de operaciones relacionadas con el transporte. Esto es muy claro en un número creciente de empresas cuya actividad original era el

transporte automotor de cargas.

I.9. ORGANIZACIONES EMPRESARIALES, DE TRABAJADORES Y ORGANISMOS PÚBLICOS VINCULADOS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Se describen a continuación las organizaciones gremiales, empresarias y de trabajadores vinculadas con el transporte de cargas por camión en la República Argentina:

Los empresarios se agrupan en una gran cantidad de Cámaras y Asociaciones regionales y por especialización, y éstas, a su vez, integran algunas de las tres siguientes Federaciones o Confederaciones:

- **CATAC:** Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas
- **CNTA:** Confederación Nacional del Transporte Argentino
- **FADEEAC:** Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas

Por otra parte, la FADEEAC creó una organización con fines académicos, llamada Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FTP).

A su vez, los trabajadores se agrupan en los sindicatos de las diferentes regionales (Capital Federal y Provincia de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Tucumán, etc.), las que confluyen en la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas.

Un caso especial es el Sindicato Único de Fleteros de la República Argentina que, a pesar de ser una agremiación de propietarios de vehículos, su condición de dependencia de otros transportistas y la pequeña dotación de vehículos propios, los acerca más a un gremio de asalariados que a uno de propietarios.

La atomización que presenta la oferta, conformada por un

número importante de propietarios de 1 ó 2 unidades (muchos de los cuales operan como fleteros) da cuenta de una estructura empresarial con una cultura relativamente alejada de emprendimientos de carácter colectivo como lo son las asociaciones de empresarios. De allí que la representatividad de los gremios empresarios (incluyendo entre éstos al Sindicato de Fleteros) es ciertamente limitada, pero no por ello carente de poder de negociación.

Si bien las funciones de los organismos del Estado no serán detalladas en este trabajo, se pueden mencionar los siguientes relacionados directamente con el transporte de cargas por carretera.

- Jurisdicción Nacional
 - La Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se encarga de la definición de la política de transporte;
 - La Subsecretaría de Transporte Automotor, dependiente de la Secretaría de Transporte, participa en la definición de la política del transporte automotor;
 - La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT); ente descentralizado en la órbita de la Secretaría de Transporte, se encarga de controlar y fiscalizar a las empresas de transporte terrestre de jurisdicción nacional;
 - El Registro Único del Transporte Automotor (RUTA), registro obligatorio para todos los transportistas de cargas por camión, funciona en dependencias de la Secretaría de Transporte, pero con la participación de las Cámaras Empresarias (FADEEAC, CATAC y CNTA), Gendarmería Nacional, la Federación de Camioneros y la Universidad Tecnológica Nacional;
 - La Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT), se encarga de administrar el sistema de Revi-

sión Técnica Obligatoria (RTO) de vehículos que realizan transporte interjurisdiccional, a través de un convenio entre la Secretaría de Transporte, la CNRT y la Universidad Tecnológica Nacional.

- Jurisdicciones provinciales y municipales.

Dentro de las Jurisdicciones Provinciales y Municipales se pueden mencionar las distintas Direcciones de Transporte o de Tránsito y Transporte, organismos que cumplen generalmente las funciones de definición de políticas, administración y control de la actividad en sus respectivos territorios.

Existen Organismos Públicos vinculados con la actividad, como por ejemplo; las diferentes Direcciones de Vialidad, la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES), las autoridades de tránsito y otras relacionadas con algunos tipos de carga, por ejemplo, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA).

2

MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

2.1. INTRODUCCIÓN

Hasta comienzos de los años '90, el transporte de cargas por carretera se reguló por los principios enmarcados en la Ley 12.346 del año 1937, donde era considerado un servicio público, si bien el alcance de esa definición fue rápidamente ignorado por la práctica (diferente al caso del transporte de pasajeros), lo que implicaba un fuerte vacío legal, al menos en el transporte interjurisdiccional de cabotaje.

Los años '90 marcaron un cambio sustantivo en el marco regulatorio del sector estableciendo un mercado totalmente desregulado en su faceta económica, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, dejando de lado todas las restricciones legales que existían hasta entonces.

Sin embargo, la práctica había mostrado, al menos en los últimos años de vigencia del esquema de mayor regulación para el transporte de cabotaje, que el sector se desenvolvía, de forma mayoritaria, al margen de las normas vigentes en cuestiones clave de un sector regulado, determinando una morfolo-