

# - F -

# El transporte de cargas por automotor

Adriana Alperovich / Liliana Riera

## 1. Características del sector

La estructura espacial-productiva del país y la importancia del puerto de Buenos Aires hace que gran parte de la producción y el consumo del país se concentren en su área metropolitana, en la que se combinan diferentes medios de transporte, y centros de generación y atracción de carga, cada uno con movimientos característicos: mercancías con destino a la producción, distribución, consumo o la combinación entre medios de transporte.

Por su origen se diferencian para la Región, dos flujos de intercambios comerciales importantes, con el interior y exterior del país y los internos o locales.

La Región es un gran centro de consumo que debe abastecerse diariamente y esta demanda es cubierta por el transporte automotor de carga, generando los flujos de distribución a los distintos puntos de consumo.

Hay dos puntos a tener en cuenta en el sector: a) el equipamiento actual (tanto la estructura urbana, como los medios de transporte involucrados) y b) las necesidades, proyectos y perspectivas que involucren al sector. Sin desmedro de señalar las distintas necesidades de los actores involucrados el ítem a) requiere especial atención sin dejar de considerar que cualquier iniciativa y/o propuesta contribuya a resolver la interacción, ya por sí compleja, entre uso de suelo, movimiento urbano y las distintas redes de comunicación existentes y, por supuesto la legislación, el financiamiento y el proceso de la puesta en práctica.

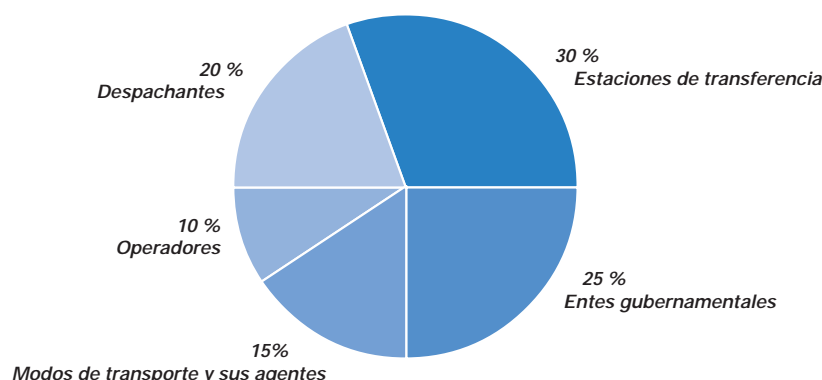
Frente al crecimiento del comercio exterior y la globalización, las empresas están obligadas a actuar de manera coordinada con otros medios de transporte (inter-multimodalismo), para satisfacer la demanda tanto de productores como consumidores, especialmente frente a la gran competencia de empresas extranjeras que se destacan por ofrecer a las

partes, servicios basados en los últimos conceptos del multimodalismo. Frente a esta situación nuestro país se encuentra atrasado, ya que hay un porcentaje importante de "empresas de un solo vehículo" (fleteros o los denominados expresos de carga, que despachan paquetería-encomiendas), diseminadas en la zona sur de la ciudad, sin espacio físico siquiera para maniobrar y, a veces, para estacionar; que no pueden cumplir (por capacidad logística y estructural) con una cadena de transporte que satisfaga a las partes.

Es fundamental la acción del sector público, que debe dar el marco legal, y controlar que se cumplan las normas. Es interesante citar algunos comentarios que se hicieron durante un encuentro de la Asociación Argentina de Logística (ArLog.), donde ubican, entre los problemas detectados para el proceso de transporte de carga (multimodal o no): "...el tránsito vehicular (el cual genera problemas para planificar y ejecutar la distribución), los espacios destinados a la operación de carga y descarga, la falta de instalaciones adecuadas para la recepción de mercadería y la poca planificación de esta operación, el horario de carga y descarga (hay que tener en cuenta que todavía está en vigencia la vieja ordenanza del '81); pero el punto más criticado fue la falta de estructura adecuada para la transferencia de cargas, de un modo de transporte a otro, lo cual genera sobrecostos logísticos..."<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Logisti'k 2000-Arlog (1998)

El siguiente gráfico resume la idea:



### 1.1. Estructura urbana actual

Al ser la RMBA el mayor centro de producción, consumo e intercambio del país, se generan demandas que son abastecidas por el transporte de carga, y está cubierta mayoritariamente, como se señaló, por el transporte automotor, que está atomizado y desorganizado en su gran mayoría.

La red de tránsito pesado vigente actual (que data de 1979), al igual que las normas sobre uso de suelo apuntan a "legalizar" situaciones preexistentes. La localización caótica y concentrada de los depósitos en la zona sur, la obsolescencia del parque automotor de carga, obliga a un replanteo crítico, no solo sobre la existencia de una o más estaciones de intercambio en la Región (inter o multimodal), sino también sobre la modalidad operativa; ya que entre otras cosas, la Ciudad consta de uno de los puertos más importantes del Mercosur.

En los últimos años, hubo transformaciones que afectaron de modo directo la competitividad de la producción local. Se registraron importantes cambios, especialmente, en el sector del transporte (puertos, transporte de carga, provisión de energía, comunicaciones, etc.); algunos positivos. Si bien mejoraron la red vial regional (en especial en lo que a ampliación y mantenimiento se refiere) la situación de circulación vial de la Ciudad de Buenos Aires, en lo que al sector que nos ocupa, es caótica; pues, son muchos los vehículos de carga, es demasiado extensa la red de tránsito pesado y

muy permisiva y obsoletas las ordenanzas que lo rigen<sup>70</sup>, por lo que se ha presentado a la Legislatura un proyecto modificado.

<sup>70</sup> (Ordenanzas 34856/79 y 36920/81).

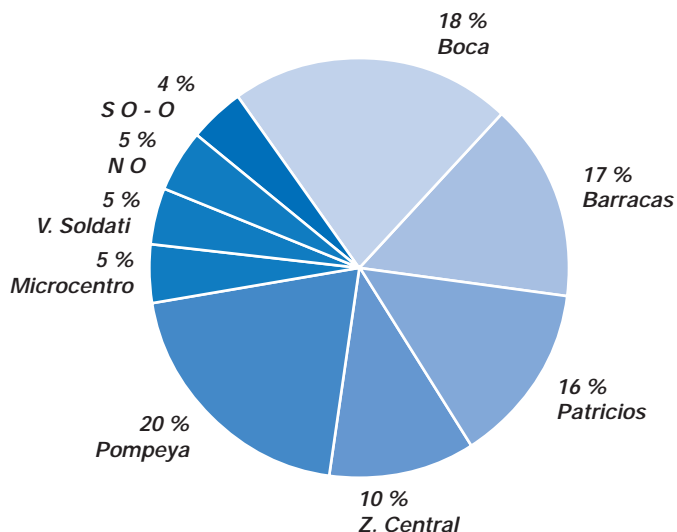
La ubicación preferente de los operadores de carga esta, focalizada en la zona Sur (ver mapa 3 y 4), sumado a la atomización del sector empresarial (hay varias empresas que operan en un mismo deposito), contribuyen al deterioro de la condiciones ambientales de esta zona, residencial en su mayoría (ver mapa 6); aunque el Código de Planeamiento permita un amplio espectro de usos, no compatibles con lo residencial. En estos barrios las calles son intransitables, grandes camiones que circulan, maniobran y pernoctan. Los llamados "expresos de carga" no tienen espacio propio suficiente e invaden la vía pública.

La estructura circulatoria de esta zona de la ciudad, tiene como ejes principales las vías orientadas en el sentido N-S : Avenidas Patricios, Velez Sarsfield y Av. 9 de Julio Sur; siendo las dos primeras ejes de penetración al barrio, y la última colectora del tránsito pesado entre la Ciudad y la Provincia (especialmente Avellaneda); mientras la Av. 9 de Julio es el eje pasante desde el centro a los partidos del sur. Otra zona muy "castigada" por el sector es Parque Patricios cuya estructura vial tiene como ejes principales la Avenida Saenz y Amancio Alcorta. La primera, conexión con la provincia a través del puente Uriburu. Aunque es de notar que en el sentido Este - Oeste no hay vías de circulación principales ya que ninguna tiene continuidad en todo su recorrido, y sirven como nexo entre los barrios, a excepción de la Av. Iriarte- Perito Moreno. Esto debido a "...los vacíos y barreras urbanas que obstaculizan la circulación entre Boca, Barracas, Pompeya y Parque Patricios".<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Informe sobre Barracas – DGVIT /MCBA (1992)

Son muchos los depósitos de carga "diseminados", demasiado extensa y poco planificada la red de tránsito pesado y obsoletas las ordenanzas que dan lugar a externalidades negativas (p.e. rotura de calles por el sobrepeso). El gráfico muestra la distribución geográfica de los operadores de carga en la Ciudad de Buenos Aires.

#### **Operadores de carga en la Ciudad de Buenos Aires**



Fuente: Elaboración propia -1998- Arq. Lilliana Riera

En otros lugares: p.e. en el Reino Unido, el British Council estableció (en los '80), normativas que regulan el tráfico pesado, reduciendo el número de camiones no sólo en áreas residenciales sino en otras donde las características de las zonas lo requieran, mediante la construcción de infraestructura restrictiva para cierto tipo de vehículos -impidiéndoles la maniobra y circulación.-

Pero aquí, nos enfrentamos a un vacío de reglamentación y estadísticas, las que rigen el transporte de carga datan de 1979 y 1981, mientras que la ley de transporte multimodal tan reclamada por los distintos sectores empresarios, y que termina siendo promulgada en 1998-, es criticada duramente por los mismos.

En cuanto al TMDA (Tránsito Medio Diario Anual) en lo que a autotransporte de cargas se refiere, aumentó un 20 % en los últimos 8 años y los principales flujos son: Por el sur el Puente Avellaneda (3000), Acceso Norte (600), Acceso Oeste (2000) y el puerto (3500) (Ver mapa).

## 1.2. El parque automotor de carga

El transporte automotor de carga, es el más importante medio del sector, en cuanto moviliza el 95 % del total del país, y de la Ciudad, pues cerca del 48% del mismo tiene como destino u origen la misma., también es el más disgregado, ya que el 58% se compone de un solo vehículo, como ya se señaló, y con un promedio de antigüedad de 18 años, y con una tendencia de renovación de la flota poco alentadora. Los datos estadísticos que proporciona ADEFA muestran que la incorporación de vehículos de mas de 4 ton. Al parque fue creciendo fuertemente a partir de 1992 pero que ya comienza a mostrar un estancamiento.

Aun así, traslada 600 mil toneladas de bienes diarios y 200.000 viajes camión diarios, pero frente al crecimiento del comercio exterior; y frente a empresas multinacionales que desde hace 10 años comenzaron a tercerizar y a ofrecer servicios por contrato, despacho de carga a un cliente en particular (servicio just in time), esta realmente en un literal atraso.

Actualmente el sector cargas tiene graves problemas estructurales que vienen de arrastre, entre ellos un parque automotor obsoleto, con un promedio de antigüedad de 18 años (el Decreto 692/92, establece una antigüedad máxima de 20 años para camiones).

Mientras tanto, el autotransporte de cargas enfrenta un panorama crítico, por la mayor presión tributaria que enfrentan en comparación con otros países, y los peajes que según fuentes del sector<sup>72</sup>, representan el 40% de lo que se gasta en combustible. Esto hace que a la mejor estructura de empresas de otros países y con menores tarifas, p.e. el caso de Chile que hace 10 años captaban el 6% de las cargas argentinas a ese país, hace 5 años el 17%, y hoy están en el 67%. Esto se debe a "... que sus costos son entre un 23 y 27 % menores, dado que los regímenes tributarios son más flexibles y la compra de camiones 0 Km. importados se financian, en algunos casos a tasa cero...".<sup>73</sup>

<sup>72</sup> ATAC (Asociación de Transportadores de Cargas del Norte), CEDAC (Id. Córdoba)

<sup>73</sup> Aprocam (Asociación de prop. de camiones de Mendoza) -Sr. Hugo Ortiz- (dic. '98)

Por lo tanto el desafío es no perder protagonismo como principal eslabón de la cadena logística en nuestro país, puesto que la globalización de las economías y la formación de Mercosur imponen a la tradición un nivel de competitividad internacional. Frente a esto el reclamo de las cámaras es igualdad de condiciones en el mercado internacional, línea de créditos más flexibles para renovar sus unidades y políticas públicas adecuadas a incentivar la actividad.

Vehículos comerciales pequeños (hasta 2000 Kg) con antigüedad superior a 20 años, atomización y bajo nivel de profesionalización caracterizan el parque automotor de carga y la organización del sector transporte de cargas.

El parque automotor de carga en todo el país era en 1996, de aproximadamente 1.350.527 unidades. Diferenciando las características del parque según vehículos comerciales o utilitarios (hasta 3500 Kg), medianos (entre 3500 Kg y 12.000 Kg) de mayor uso en zonas urbanas y de gran porte (mayor de 12000 Kg) que operan el transporte interurbano se observa que: los vehículos comerciales o utilitarios con una capacidad de hasta 2000 Kg, constituyen el 78% del parque incidiendo en el tránsito por la cantidad de unidades; el 4% y 18% (sea 340.000 unidades) son vehículos de mediano y gran porte respectivamente (ver cuadro 1).

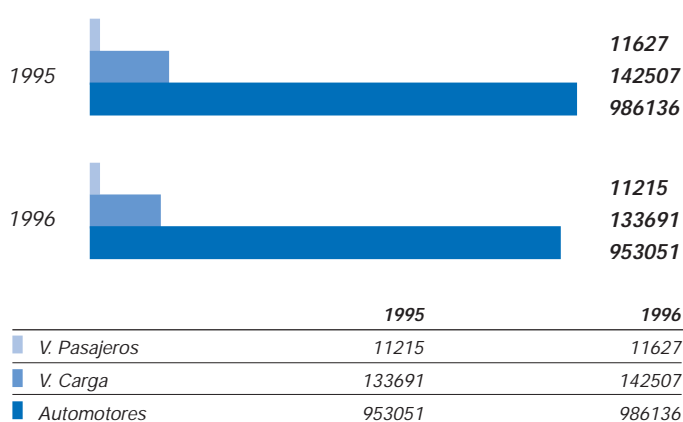
**Cuadro F.1 Evolución del Parque Automotor en Argentina**

| Tipo de Vehículo | 1990    | 1991    | 1992    | 1993    | 1994    | 1995    | 1996    | 1997    |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Pasajeros        | 64968   | 65861   | 74664   | 75000   | 35722   | 37588   | 38434   | 40639   |
| Carga            | 1459862 | 1487954 | 1573564 | 1589000 | 1203901 | 1200569 | 1248527 | 1338405 |
| Automóviles      | 4352145 | 4405088 | 4809089 | 4856000 | 4426708 | 4665329 | 4783908 | 4901608 |

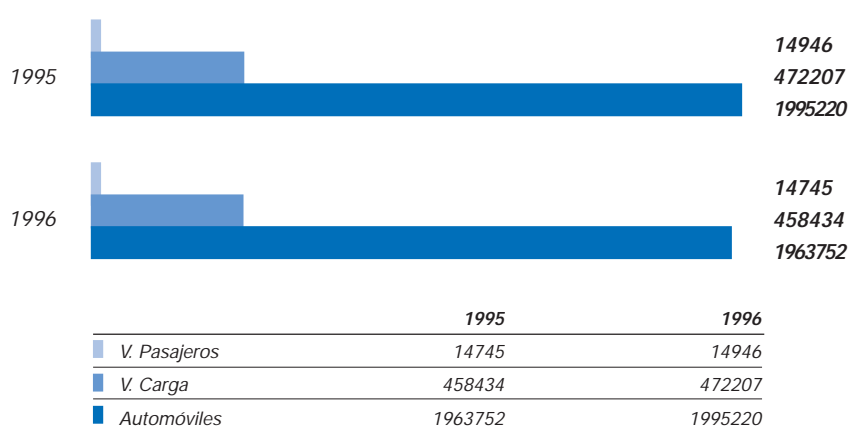
Fuente: ADEFA

En la Ciudad y Gran Buenos Aires se concentra cerca del 60 % del parque automotor de carga, correspondiendo el otro 40% al resto del país. El crecimiento del parque automotor en la Ciudad es de aproximadamente del 3.5% para automóviles y vehículos de pasajeros y del 6,5% para los vehículos de carga (ver gráficos 1 y 2).

**Gráfico 1 Evolución del Parque Automotor en Capital Federal**



**Gráfico 2 Evolución del Parque Automotor en Buenos Aires**



### Las empresas del sector automotor de carga

Datos del año 1995 muestran la gran atomización que presenta el sector de transporte de carga, donde el 81 % de las empresas poseen entre 1 y 2 unidades mientras que sólo el 6% operan más de 5 unidades 59% de empresas tienen 1 unidad, el 22% 2 unidades, el 4% 3 unidades, el 7% 4 unidades, el 2% 5 unidades y sólo el 6% opera más de 5 unidades.

En cuanto a modalidades de operación, predomina el propietario con un solo vehículo y existen pocas empresas de magnitud y realmente agrupadas como tales, lo que incide lógicamente en la eficiencia del sector.

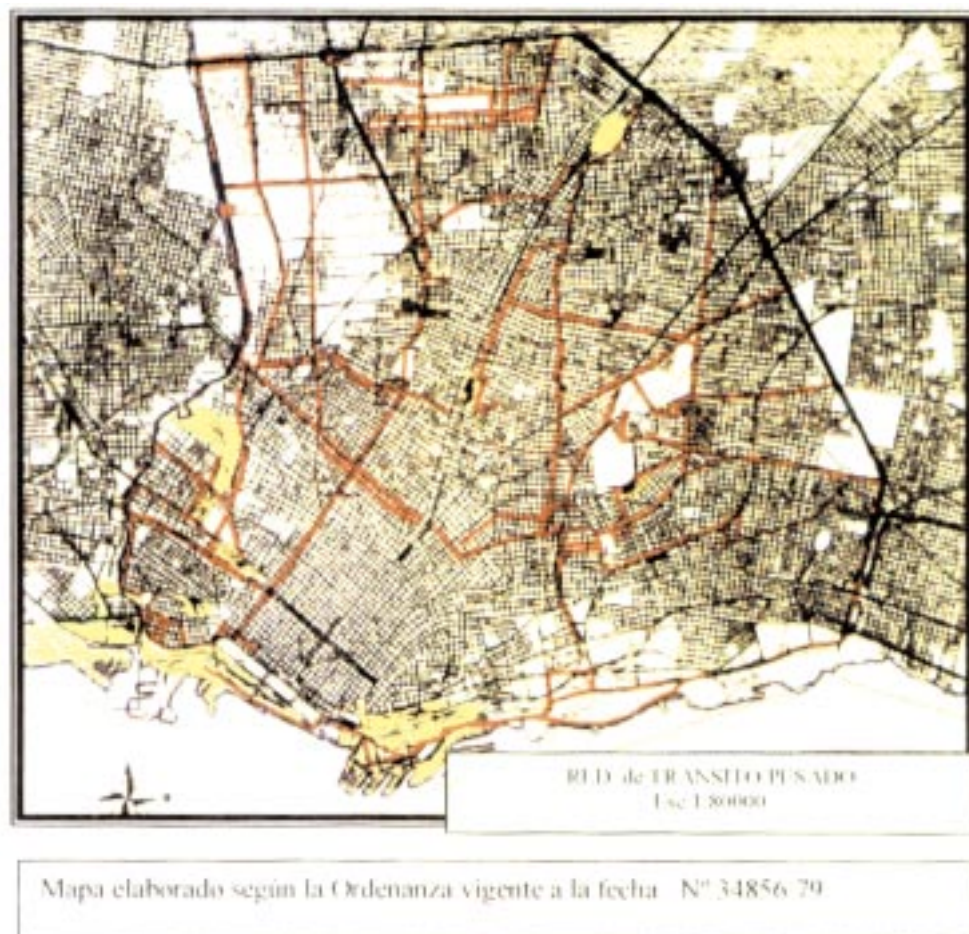
Por su grado de organización conviene diferenciar la empresa de transporte, fletero, cooperativas y transporte propio:

La empresa de transporte cuenta con estructura comercial y administrativa, presta servicios nacionales e internacionales, con equipos de con carga completa y realizando un servicio "puerta a puerta". Cuentan ocasionalmente con depósitos propios y operar con otros.

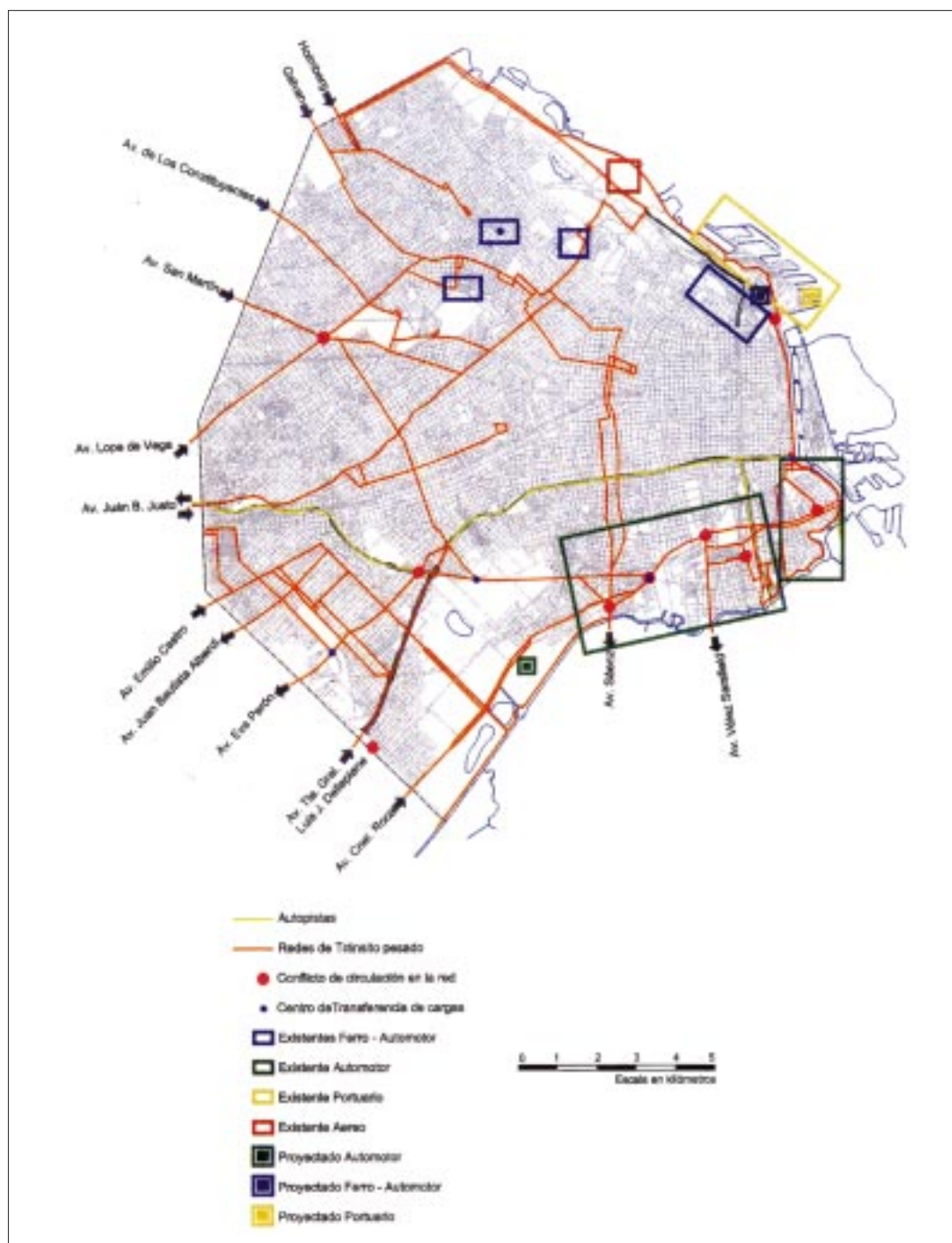
Fleteros son los operadores - propietarios independientes con uno o dos vehículos, sin organización comercial que operan para empresas o en forma particular sin horarios establecidos ni tarifas, transportando carga a cualquier destino en acuerdo con sus clientes. Las cooperativas de fleteros, pueden o no trabajar independientemente operando en una oficina administrativa única pero no son una modalidad muy desarrollada.

Finalmente el transporte propio, realizado por empresas cuya actividad comercial no es el transporte de cargas, se caracteriza fundamentalmente por el uso de unidades medianas a pequeñas que transportan insumos para la propia actividad o distribuyen su propia mercadería, con fuerte presencia en zonas urbanas.

**Mapa 1**







Fuente: Plan Urbano Ambiental / GCBA

## 2. La circulación de camiones y la red vial metropolitana

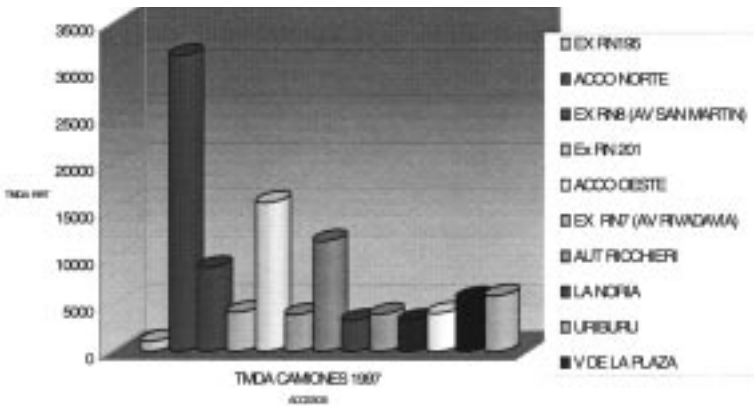
De acuerdo a datos elaborados y tomando como base el censo del año 1991, en el Área Metropolitana de Buenos Aires, se realizan diariamente 18 millones de viajes, utilizando la totalidad de la red de transporte. Dentro del sistema de transporte, el autotransporte de cargas genera 200.000 viajes - camión diarios, movilizand, 600.000 ton. de bienes diarios.

Los gráficos N° 3, 4 y 5 muestran los datos del tránsito medio diario anual (T.M.D.A.) de camiones que circula por los principales accesos a la Ciudad de Bs. As., Diferenciando la cantidad de vehículos que circula por la Red de Accesos, de los que circulan por el camino de cintura y por Av. Gral. Paz en su tramo habilitado para el tránsito pesado. Si bien no es válido sumar el tránsito, a los efectos de conocer la cantidad de vehículos que transitan por la red, si es válido considerarlo desde el punto de vista de la cantidad de vehículos que tienen como origen y destino el Area Metropolitana.

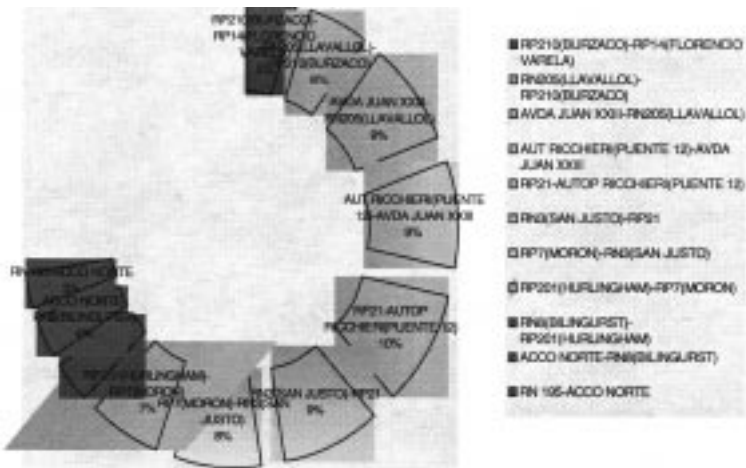
Un censo origen - destino<sup>74</sup> recientemente realizado en puntos de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires muestra la cantidad de vehículos de carga que tienen como origen y destino distintos puntos de la Capital Federal. Se observa que el 30% del tránsito tiene como origen y/o destino el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires. Otro dato interesante a considerar es que del T.M.D.A total de camiones en la red de accesos (44.471), el 48% tiene como origen o destino la Capital Federal.

<sup>74</sup> Ver estudio "Centro de Transferencia de Carga Multimodal" IATASA – SPyS / GCBA – 1998.

**Gráfico 3** Tránsito Medio diario anual. 1997. Camiones en los accesos a Buenos Aires



**Gráfico 4** TMDA Camiones 1997 en RP4 (Camino de Cintura)



La distribución urbana de mercaderías comprende tanto las tareas de abastecimiento de los productos de consumo masivo (Supermercados, comercios minoristas, establecimientos gastronómicos, etc.) como mercaderías de diversa índole (medicamentos, electrodomésticos, insumos, etc.). Otras actividades como ser el



transporte de caudales, distribución postal, recolección de residuos domiciliarios, etc., generan flujos adicionales de transporte de carga. Todas estas actividades se desarrollan concentradas en un espacio físico acotado como es la vía pública.

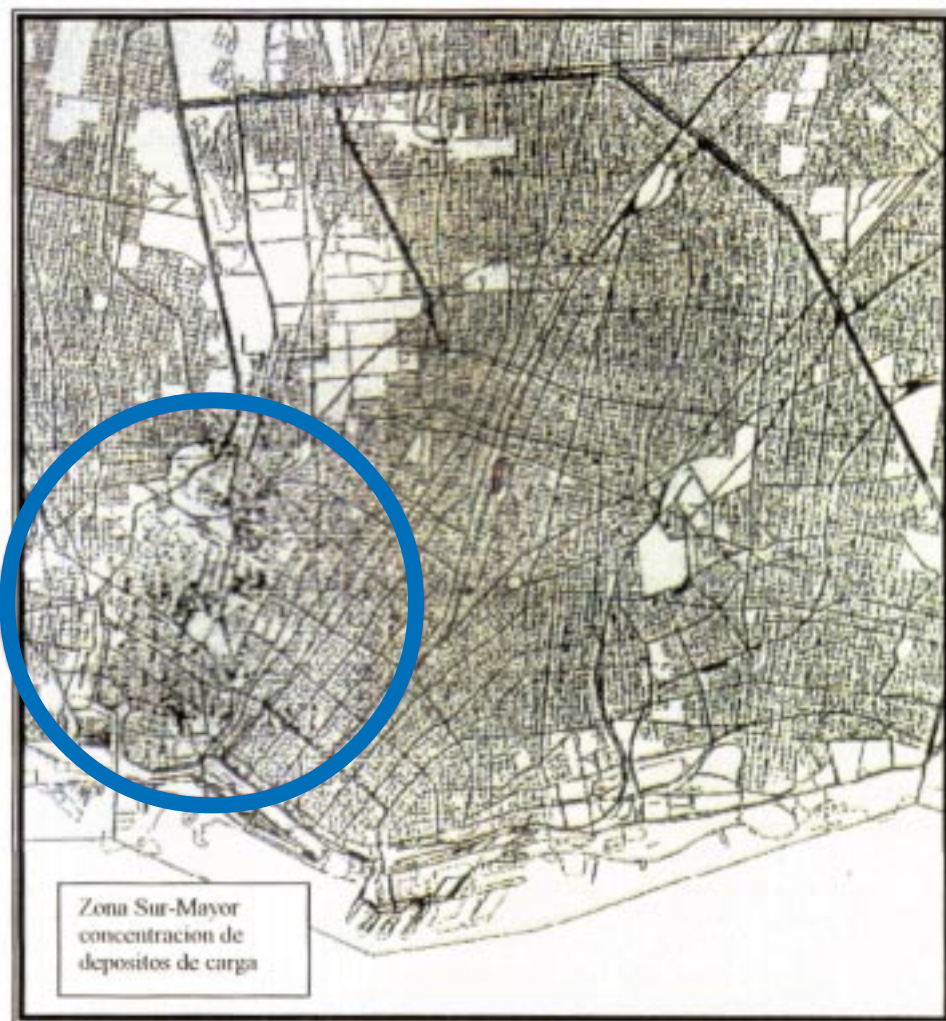
Por otra parte el aumento del parque automotor privado - como ya se menciono- hace que la capacidad de la red vial urbana se vea excedida, lo cual genera congestión de tránsito en buena parte de la red afectando el transporte masivo de personas y bienes.

#### **Factores que afectan la distribución**

La concentración de actividades y el cambio producido por las empresas, con una tendencia cada vez más marcada en cuanto a contar con stock cero de mercaderías y de reponer en función de la demanda, son los aspectos más salientes que inciden en la distribución de productos, así podemos identificar:

- El desarrollo de la zona del Micro y Macro centro, como así también otras zonas barriales, que se han convertido en puntos de concentración de diferentes actividades (comerciales, gubernamentales, de servicios, etc.), con limitaciones físicas y horarias para el desplazamiento de vehículos.

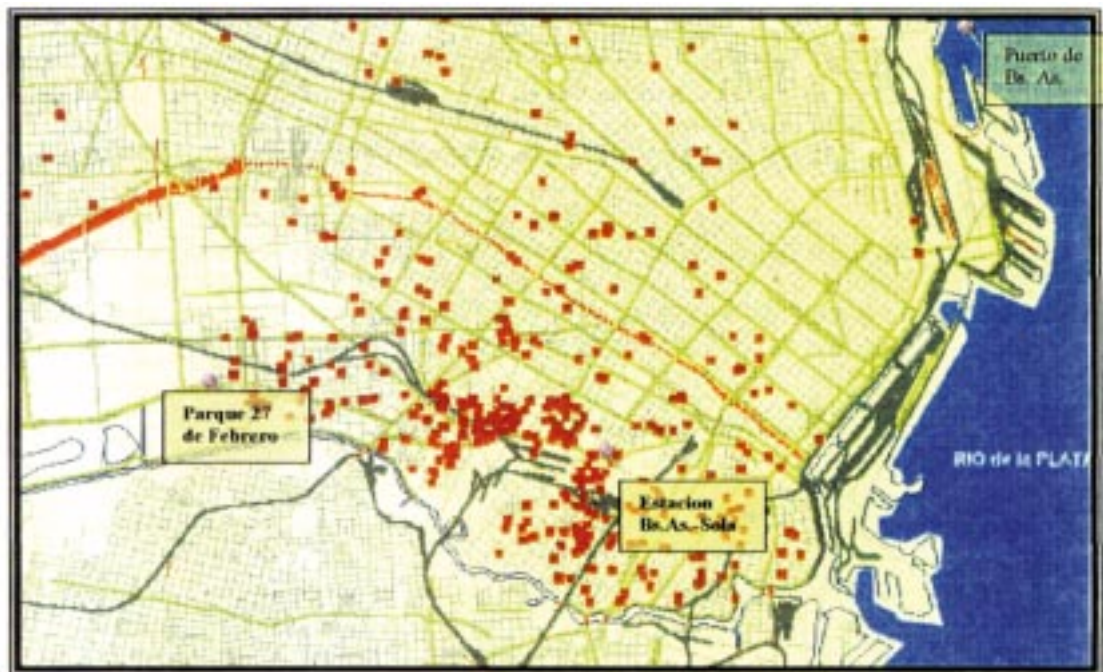
*Mapa 2*



Mapa hecho en base a datos propios y verificados in situ (Arq. Riera-Lic Gimenez-1996)

**Mapa 3**

**Mapa de la Ciudad de Buenos Aires que señala las ubicaciones del puerto como terminal de intercambio de cargas y dos posibles localizaciones**  
(Obsérvese la aglomeración de depósitos en la zona Sur) Ver mapa de La Boca con señalización de zonas residenciales (elabotación propia - 1998)



- El fraccionamiento y multiplicación en el número de entregas de mercaderías, como consecuencia de la tendencia que existe a la eliminación de áreas de almacenamiento en el propio punto de venta, particularmente de consumo masivo que significa abastecimiento directo de productos desde Centros de Distribución con un mix de productos para comercialización.
- El incremento en el número de centros comerciales de esparcimiento que generan una concentración de los flujos de llegada de mercaderías en horarios limitados.
- El desarrollo de nuevas formas de comercialización (Telemarketing y venta telefónica), amplia servicios de entrega a domicilio con el consecuente aumento de los flujos.
- Otro factor importante es el de los desechos que se generan (en el abastecimiento, desabastecimiento, etc.) dando lugar a flujos inversos, desde los puntos de venta o de disposición de los mismos.

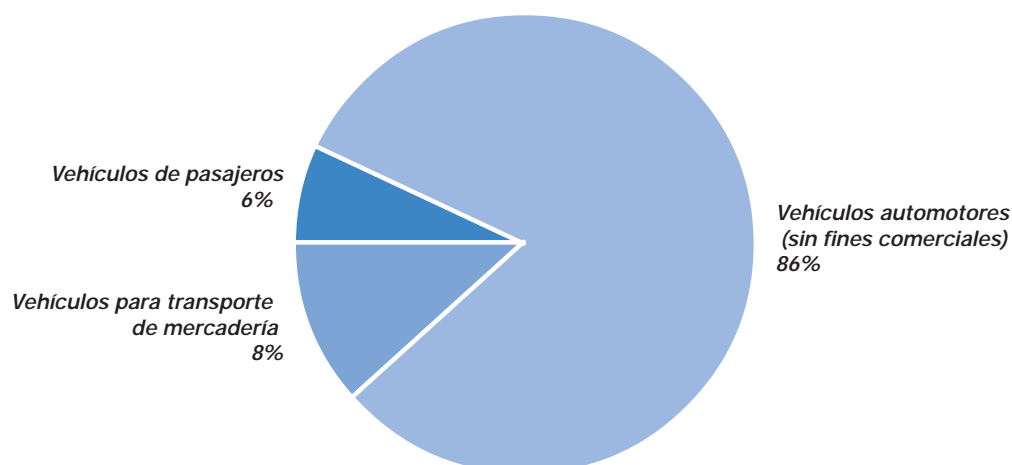
El enunciado de todos estos factores tiende a dar una visión general del problema del abastecimiento de la ciudad, que debe ser considerado a fin de ordenar la circulación de vehículos, establecer horarios diferenciados para las operaciones de carga y descarga, considerar espacios destinados exclusivamente a éstas, etc.

Con relación a lo precedentemente enunciado en el año 1997<sup>75</sup> se realizó un relevamiento en la zona del Macrocentro que pretendía mostrar la realidad de lo que sucede con relación al tránsito, circulación de vehículos y operaciones de carga y descarga en la zona, del cual los gráficos 6 al 94 muestran algunos de los resultados obtenidos.

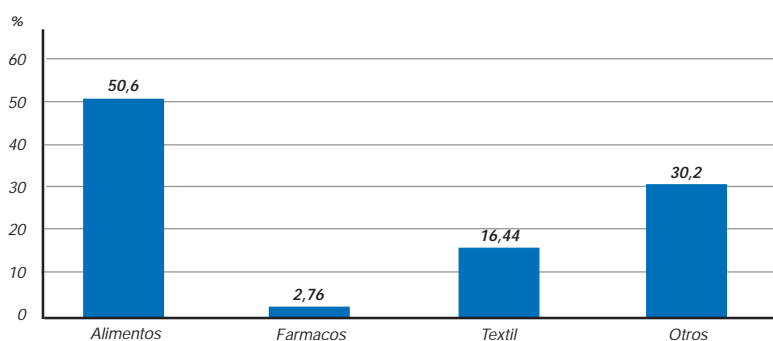
<sup>75</sup> Ver plano respectivo.

Uno de los problemas que habitualmente se señala es la falta de normas claras que regulen la actividad del sector, esto hizo que el transporte de cargas se desarrollara prácticamente sin regulaciones y con un mínimo de normas técnicas y de seguridad.

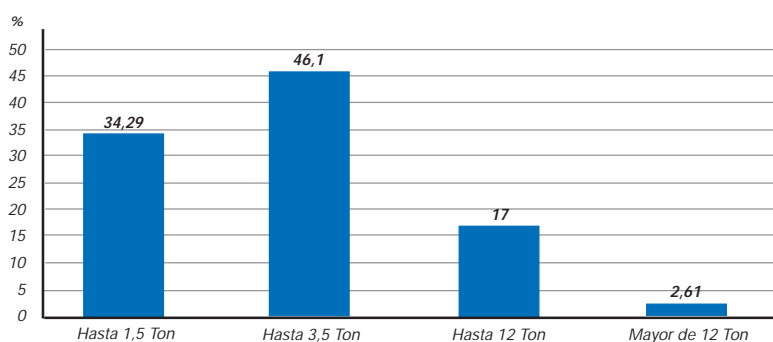
**Gráfico 6** Los automóviles representan el 86% del flujo vehicular



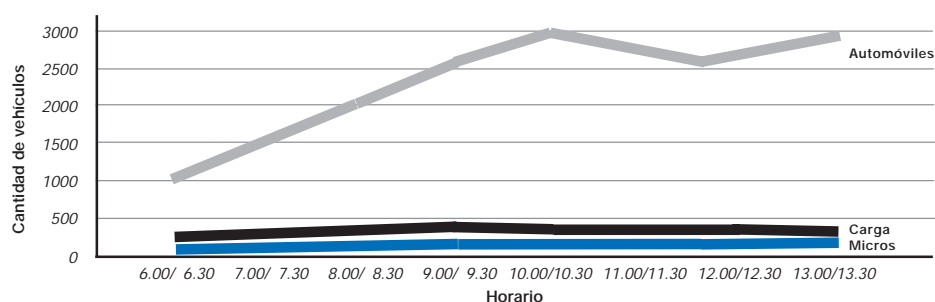
**Gráfico 7** El rubro alimentos representa el 51% de la carga operada



**Gráfico 8** Los vehículos de hasta 3,5 Ton constituyen el 80% del parque utilizada



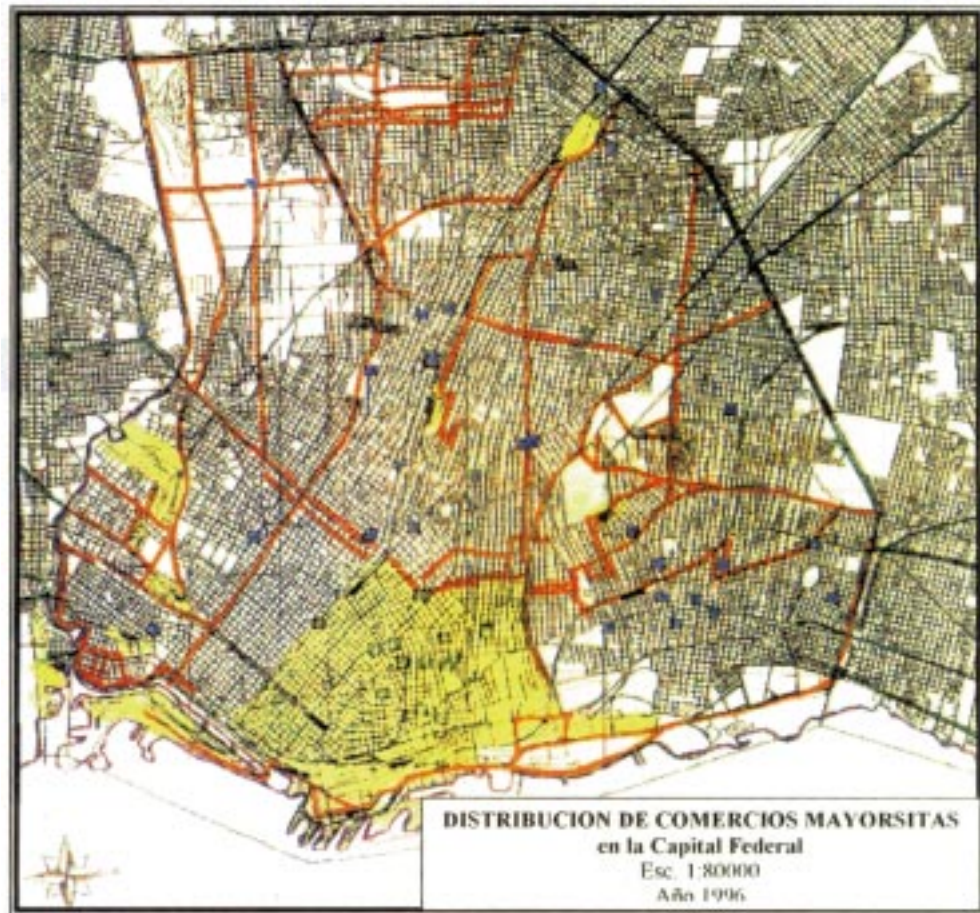
**Gráfico D.7** Autotransporte público de pasajeros de jurisdicción nacional. Evolución del índice pasajero/Km discriminado por grupos de tarificación para el periodo 1993-1997.





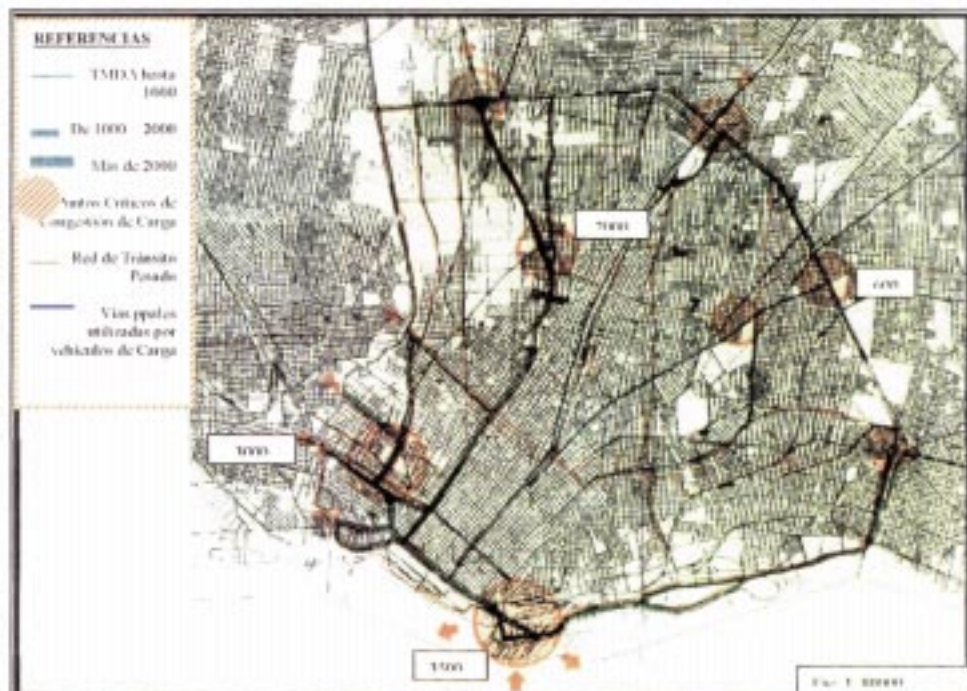
Mapa 4

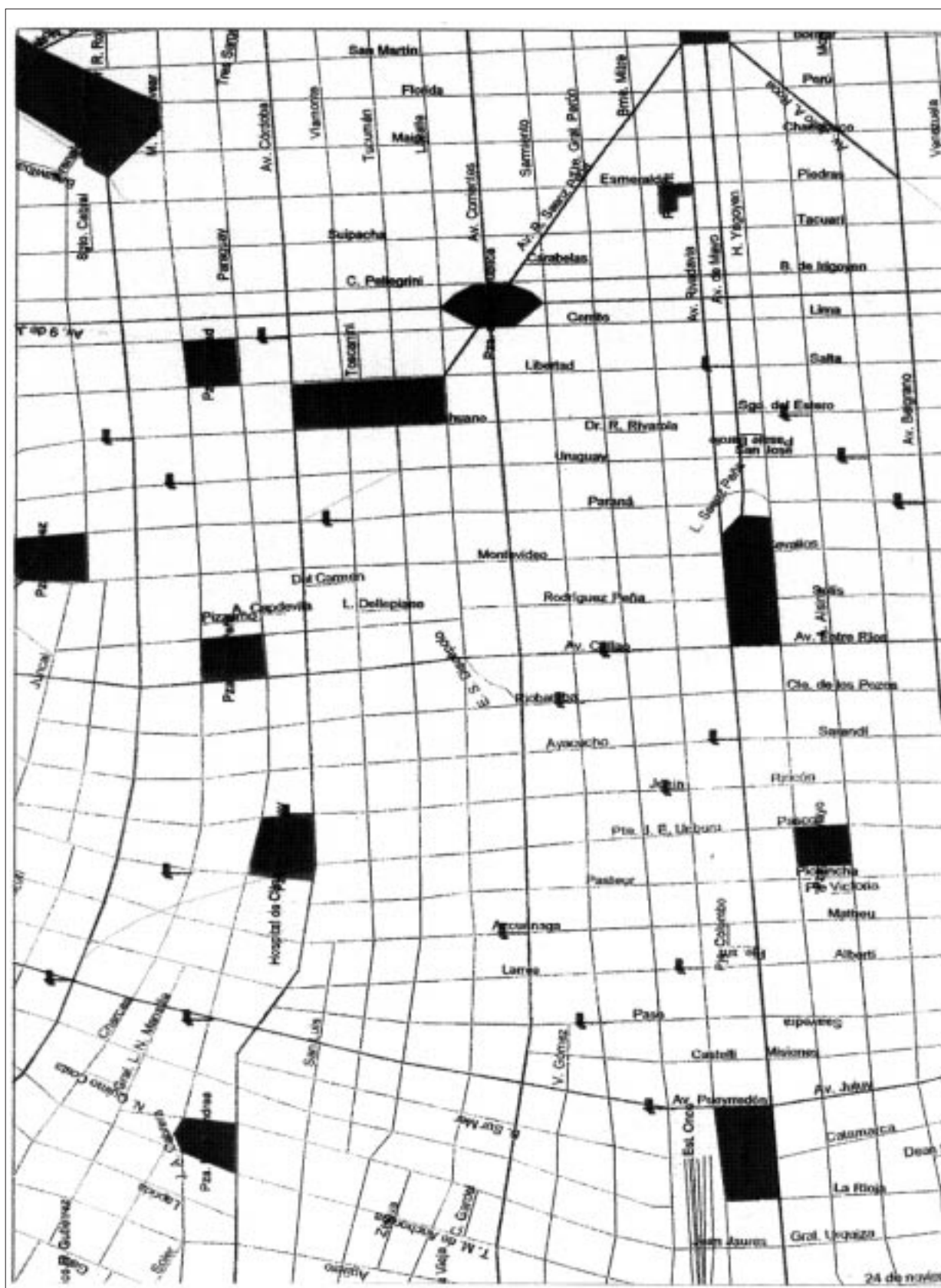
Localización de comercios mayoristas en la Ciudad de Buenos Aires  
(distribuidores mayoristas, supermercados, hipermercados)  
Base de datos propia (Arq. Riera - 1996)



Mapa 6

Elaboración propia sobre la base de datos propio, otros conseguidos por medio de concesionarios de peajes y algunos del MEOySP y medios periodísticos. Datos estimativos, no hay estadísticas recientes (Arq. Riera - 1998)







La organización institucional del sector transporte, muestra que la regulación del Estado en diferentes jurisdicciones, actúa en forma descoordinada, generando una superposición de normas que producen inconvenientes o persecuciones, fundamentalmente de tipo económico.

La Ley de Transporte de Carga N° 24.653 reglamentada a través del Decreto 405/97, reviste fundamental importancia para el sector, ya que suprimiría los problemas precedentemente mencionados estableciendo normas claras que regulen la actividad.

El autotransporte de carga es el medio más complejo de analizar por la falta de información y estadísticas sistematizadas que permitan seguir su operatoria, sin embargo la importancia de su estudio en el ámbito urbano tiene que ver con la conflictividad de sus movimientos, no solo por el volumen de carga transportado sino por el nivel de interferencia que genera con las restantes actividades urbanas y el tránsito en general.

En virtud de su incidencia en la vida urbana, deben diferenciarse las distintas funciones que cumplen las vías urbanas: social, ambiental, de acceso y de tránsito. El objetivo de cualquier medida debe considerar la fluidez vehicular dando prioridad al transporte masivo, teniendo en cuenta las funciones antes enunciadas.

Actualmente existe definida una red de tránsito pesado, que ha resultado inconveniente para los movimientos que se producen a diario por ese motivo la autoridad sectorial ha elevado a la Legislatura una propuesta actualizando su desarrollo.

Si se piensa en la distribución logística del transporte, donde las cargas que ingresan a la región para su posterior distribución lo hacen entre el 50% al 60% por el norte y el restante 40% por el sur y oeste de la misma, es en estas zonas donde debería analizarse la localización de centros de transferencia de carga que permitan mejorar la operatoria de transporte al mismo tiempo que disminuir la congestión en el tránsito.

Una propuesta que resulta de interés es generar una jerarquización de la red vial clasificando las arterias según su uso predominante como aquellas con uso comercial, donde debería restringirse el acceso al automóvil, establecer una red de tránsito pesado y calles para el tránsito liviano, ampliando los horarios de carga y descarga a la realidad del mercado.

Fundamentalmente debería priorizarse el uso del transporte masivo, generando medidas que desalienten el uso del transporte privado, ya que el mismo sirve a la comunidad en su conjunto.