



# Radiografía del Transporte de cargas en Argentina

CALZADA - SESE

Analizando el mercado de transporte de carga en la Argentina, se estima que el mismo podría ascender a 450 millones de toneladas por año, sumando las cargas por camión, ferrocarril, aéreas y las que bajan o suben por la Hidrovía Paraná- Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta Puerto Cáceres (Brasil). De ese total, el 91% se trasladaría en camión, 4,2% por ferrocarril, 4,8% por la Hidrovía Paraná- Paraguay (tramo Puerto de Santa Fe/ Puerto Cáceres) y menos de un 0,1% por modo aéreo (en este caso, computando internacionales, de cabotaje y correo).

## 1- Transporte Automotor de Cargas en Argentina

Un interesante análisis realizado en el año 2015 por el Instituto Argentino del Transporte, quien publicó el trabajo titulado 'Lineamientos Generales para el Plan Federal Estratégico de Transporte' (PFETRA), indicaba que el transporte automotor de cargas en la República Argentina implicó en el año 2014 cerca de 409 millones de toneladas equivalentes trasladadas a través de la red vial nacional y provincial.



El rubro granos y minería fueron los principales responsables de las cargas. El primero de ellos movilizó cerca de 137 Mt, en tanto que la minería tuvo a cargo cerca de 119,7 Mt.

## 2- Transporte ferroviario de cargas

De acuerdo con la información que publica la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), el tonelaje transportado por ferrocarril en 2017 alcanzó las 18,8 millones de toneladas. En el 2016 había sido de 19 millones, disminuyendo un 1,5% con relación a igual período del año anterior, la caída en toneladas-kilómetro fue de 2% interanual. En el 2017, el 62% de la carga total transportada por ferrocarril fueron productos agroindustriales, lo cual muestra la significación del sector agropecuario y agroindustrial en el movimiento de cargas del sistema ferroviario argentino.



## 3- Transporte Aéreo de Cargas en Argentina





En el año 2016, los 55 aeropuertos del Sistema Nacional movilizaron 10.744 toneladas (tn) de carga doméstica, 193.342 tn de carga internacional y 8.720 toneladas de cargas por correo. Esto implica un total general de 212.806 tn. Cabe reconocer que toda la mercadería despachada en vuelos de cabotaje y aquellas destinadas a la exportación, llegan al aeropuerto de salida a través de camión, lo que implica una duplicación en el cómputo de estas cifras. No obstante, lo que se ha pretendido hacer en este caso es mostrar el volumen de la carga a través del medio aéreo. Esta información consta en el cuadro N°3.



El aeropuerto más importante en el 2016 en materia de carga doméstica fue el Aeropuerto de Neuquén con 1.248 toneladas, seguido por el Aeropuerto Internacional de Salta con 1.223 tn. En lo referido a cargas internacionales, en el año 2016 el Aeropuerto más relevante en nuestro país fue Ezeiza con 184.925 tn. En segundo lugar, se ubicó el Aeropuerto Internacional de Tucumán con 4.938 tn, seguido por el Aeropuerto Jorge Newbery con 1.735 tn. En el cuarto lugar, se ubicó el de Córdoba con 1.262 tn. En dicho año hubo un total de 9 aeropuertos en el país que registraron operatoria en materia de cargas internacionales. El de Rosario se ubicó en el quinto lugar con 291 toneladas.

En lo referido a carga aérea de correo, Ezeiza fue el aeropuerto más importante con 8.565 tn, seguido por el Aeropuerto Internacional de Resistencia con 59 tn.

El citado informe PFETRA indica que en nuestro país el modo aéreo tiene una participación muy baja en el total del transporte de mercaderías. Las causas que ha llevado a esta distribución modal y baja participación del transporte de cargas aéreas en Argentina han sido:

- Existe un sesgo estructural y dominante en el transporte general de cargas orientado hacia el modo automotor (camiones).
- Existe una escasa demanda de productos a transportarse por avión en el mercado doméstico.
- Ha habido un moderado y por ahora incipiente desarrollo del segmento cargas como unidad de negocios en Aerolíneas Argentinas, principal operador aéreo del país.

El modo aéreo en Argentina tiene grandes posibilidades de crecer en el mediano y largo plazo.

#### 4- Transporte Fluvial de cargas por la Hidrovía Paraná- Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta Puerto Cáceres (Brasil)

El Transporte Fluvial de cargas por la Hidrovía Paraná- Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta Puerto Cáceres (Brasil) ascendió a 21,5 Mt en el año 2015. Es el último dato disponible, que tiene como fuente un informe del Concesionario Hidrovía S.A. remitido a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación. En notas del informativo semanal dábamos cuenta del fuerte crecimiento muestran las cargas transportadas por la Hidrovía Paraná- Paraguay en dicho tramo. En seis años, crecieron un 40% las cargas y un 30% el número de viajes. En el año 2010 las cargas totales ascendían a 15,3 millones de toneladas, en tanto que cinco años después (en el año 2015) las mismas





habían alcanzado las 21,5 millones de tn. El transporte de soja, derivados y granos desde Paraguay (principalmente) y Bolivia lideraron y potenciaron este crecimiento.



Los dos rubros más importantes en materia de cargas son Soja y derivados y Mineral de Hierro. A nivel de mineral de hierro, no se observan variaciones significativas entre el 2010 y 2015 en forma puntual. En el 2010 se transportó 3,8 millones de toneladas, en tanto que en el 2015 las cargas fueron de 4,2 millones.

Si hay un notable crecimiento del transporte de soja, derivados y granos en este tramo que obedece principalmente al fuerte crecimiento de la producción de soja en Paraguay y al gran crecimiento de la industria oleaginosa en dicho país.

## 5- Movimiento de contenedores en los Puertos Argentinos

El movimiento de contenedores en el año 2016 por todos los Puertos Argentinos fue 1.694.244 TEU. Las terminales localizadas en el Puerto de Buenos Aires capitalizaron el 80% del movimiento de contenedores (1.352.100 TEU). En segundo lugar se ubicó el nodo portuario de Zárate con 124.100 TEU (7% del total). Ushuaia se ubicó en tercer lugar con 61.147 TEU (4% del total) y en cuarto lugar Terminal Puerto Rosario con 57.179 contenedores (3% del total).



## 6- Exportaciones de Granos, Harinas y Aceites desde todos los nodos portuarios argentinos



En el año 2017 Argentina despachó al exterior aproximadamente 87,6 Mt de granos, harinas y aceites. Esta estadística no computa las exportaciones de biodiesel. El principal nodo portuario fue el Gran Rosario con 68,7 Mt, lo cual representa cerca del 78% de las exportaciones totales nacionales. Se incluye en esta última cifra la mercadería de origen paraguayo y boliviano que llega en barcasas a dicho nodo por el Río Paraná y que se despacha al exterior desde el Gran Rosario: 4,5 millones de toneladas (Mt).

En segundo lugar, se ubicó el nodo portuario de Bahía Blanca con 9,1 Mt. El tercer lugar le correspondió al Nodo Portuario de Quequén con 6 Mt. Luego se ubica el nodo portuario de Zárate con 2,4 Mt. Finalmente se ubicaron los nodos portuarios de Ramallo, Villa Constitución, San Nicolás y Diamante, todos ellos sumados con casi 456 mil toneladas.

## 7- Hacia una aproximación del total de carga transportada en un año en Argentina: 450 millones de toneladas

En el cuadro N°7 hemos buscado acercarnos a una cifra anual tentativa del transporte de cargas en Argentina medida en tn/año. De acuerdo a nuestra estimación esta podría ser de 450 millones de tn. Para ello hemos sumado las cargas por





camión, ferrocarril, aéreas y las que bajaron o subieron por la Hidrovía Paraná- Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta Puerto Cáceres (Brasil).



Debemos reiterar ciertas advertencias que deben tenerse en cuenta al momento de considerar estas estimaciones. La primera de ellas es que se muestran cifras que corresponden a distintos años, según se disponga de datos actualizados para el conjunto que se analiza en cada caso.

Además, no hemos considerado los despachos de exportación de granos, harinas, aceites y biodiesel desde todos los nodos portuarios argentinos a fin de no duplicar las estimaciones. Pensemos en el caso de un camión o vagón que trae granos al Gran Rosario y desde allí se despacha al exterior. Si contabilizamos el despacho al exterior estaríamos duplicando el registro.

Tampoco hemos considerado el movimiento de contenedores, ya que para llegar o salir del puerto deben hacerlo por camión, tren o en un artefacto naval, cuyas cifras ya estarían contempladas en las otras estadísticas. Lo mismo ocurriría en los productos de importación, ya que son retirados del puerto en camión o vagón y ya habrían sido contabilizados en esos movimientos.

Existen otros puntos a considerar que aquí no han sido cuantificados: el transporte marítimo de cabotaje, el transporte por ductos y las cargas menores que no hayamos computado en el presente informe.

En síntesis, de una estimación de 450 millones de toneladas movidas en un año, el 91% se trasladarían en camión, 4,2% por ferrocarril, 4,8% por la Hidrovía Paraná- Paraguay (tramo Puerto de Santa Fe/ Puerto Cáceres) y un 0,05% por modo aéreo (computando internacionales, de cabotaje y correo).

Finalmente, volvemos a reiterar que las cifras consignadas solo tienen como propósito pintar un panorama, a grandes rasgos, del sistema de cargas en Argentina, sin dejar de reconocer que la medida relevante del transporte de cargas es la tonelada-kilómetro, cuya medición exigiría contar con mucha más información.

