

Descarbonización del Transporte en Argentina: Transporte carretero de cargas

CONTENIDO

1

Rol en la crisis

2

Importancia en el transporte interno

3

Características del sector carretero de cargas interurbano

4

Incorporación de nuevas prácticas

5

El rol de la Secretaria de Planificación de Transporte

Rol en la crisis

- Lo primero que debiera decirse es que **en una situación crítica impensada, el transporte carretero de cargas en Argentina siguió cumpliendo su rol de principal modo de transporte interno**, garantizando el abastecimiento de la población, de las actividades productivas y del comercio exterior.
- En ese sentido, en la SPT se sigue la evolución de las variables disponibles.
- De esos sondeos, hemos podido establecer que, salvo en el transporte vinculado al comercio exterior y a productos esenciales, se han verificado importantes caídas de actividad.

Rol en la crisis: Acuerdo del sector con YPF

- Establecimiento de una red de 260 estaciones como soporte del transporte de larga distancia durante la emergencia.
- Sistema de expendio permanente de comestibles durante las 24 hs. a los transportistas de cargas en las estaciones de la red.
- Infraestructura sanitaria y elementos sanitizantes en toda la red.
- Articulación con provincias y municipios.

Rol en la crisis: Resolución Conjunta 04/2020 – Pandemia COVID-19

- Resolución Conjunta entre los Ministerios de Transporte, del Interior, de Agricultura, Ganadería y Pesca, de Seguridad, de Salud y la Dirección Nacional de Migraciones.
- Objeto: establecimiento **pautas** mínimas de higiene y prevención que **contribuyan a minimizar la propagación del virus, garantizando provisión de bienes** esenciales para población.
- Destinatarios: operadores de transporte de carga de jurisdicción nacional e internacional que transiten por territorio argentino (Conductores/Empresas transportistas).
- Creación **corredores seguros nacionales e internacionales** siguiendo estrictas pautas del Ministerio de Salud.
- Medidas de distanciamiento social (ej.: no abandonar cabina), higiene (provisión de barbijos, agua y jabón, geles bactericidas), desinfección de cabinas de camiones entre cada uso.
- Postas sanitarias, chequeo de temperatura.
- Documentación electrónica para evitar intercambio de papeles, aplicación COVID19.
- Supervisión y control: CNRT y Ministerio de Seguridad

Rol en la crisis

Ejemplo del Panel de Indicadores Logísticos

TRANSPORTE CARRETERO

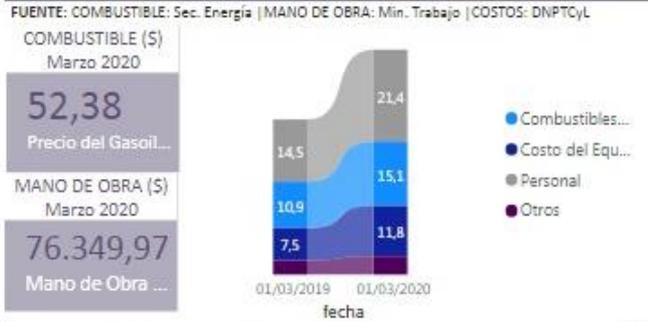
TARIFAS ABRIL 2020 vs 2019 PESOS POR TON-KM



TOTAL CAMIONES A PUERTO UNIDAD CAMIÓN



ESTRUCTURA DE COSTO COMPARADA %



TOTAL GRANOS TONELADAS TRANSPORTADAS



Situación del sector ante la crisis

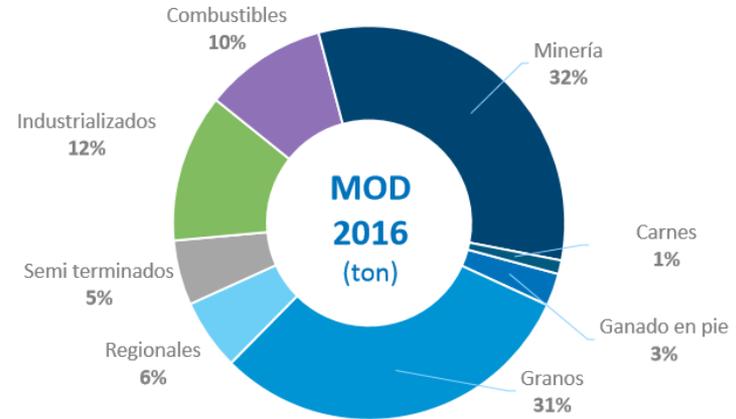
- La actividad en el transporte automotor de **granos y oleaginosas** conserva el mismo nivel que en el año anterior.
- La actividad en el **transporte de caudales** se redujo un 35%, siempre respecto de 2019.
- La actividad en el **sector logística** se incrementó considerablemente en las cargas correspondientes a **productos esenciales** y en los servicios **e-commerce** y entregas domiciliarias. El resto ha experimentado reducciones de grado heterogéneo. En líneas generales, las caídas en la actividad logística son del 31% en los viajes larga distancia y del 9% en la distribución urbana.
- La actividad del **transporte de bebidas** se redujo un 26% en parque móvil utilizado, un 17% en cantidad de viajes y un 29% en niveles de cajas entregadas (Unidades o Bultos).

* Fuente: CATAC, FADEEAC y FAETYL

Situación del sector ante la crisis (2)

- Los sectores más afectados resultan ser el transporte vinculado con la **industria automotriz, pinturas y afines, siderurgia, electrodomésticos y electrónica, materiales e insumos para la construcción** (aprox. -90% en mayo); **cargas generales** con depósito, traslado de **combustibles** (aprox. -70% en mayo); otras **mercancías peligrosas y químicos** (-55%); **alimentos** (-40%) y **ganado en pie** (-20%).

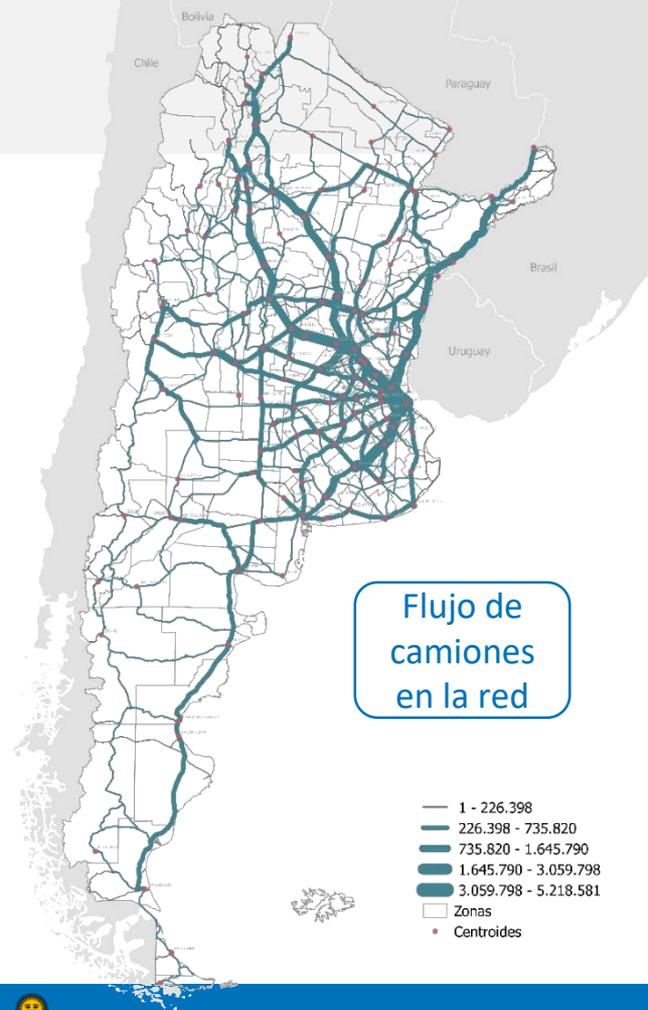
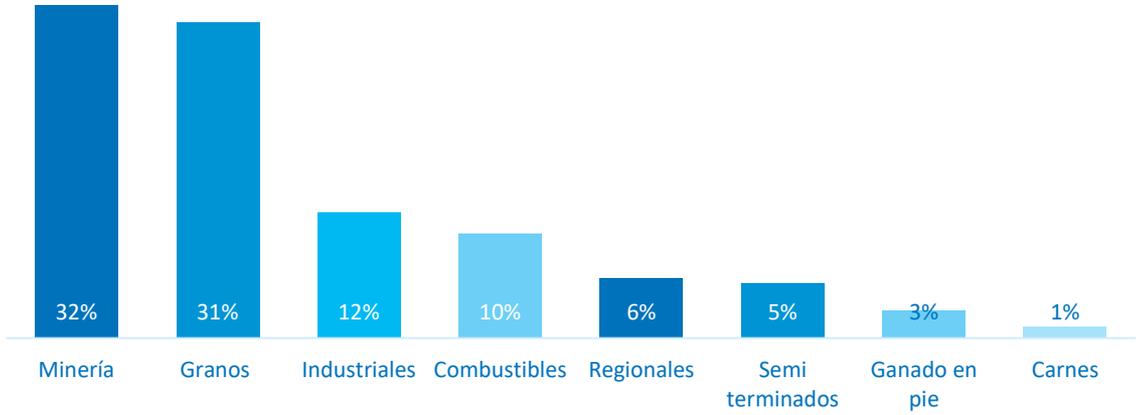
COMPOSICIÓN DE LAS CARGAS VIALES



- Distribución de cargas antes de la crisis

Importancia en el transporte interno

	2016	2017	2018	2019
Toneladas (millones)	560	576	561	549
Reparto modal				
FFCC	3,4%	3,3%	3,4%	3,9%
Agua	4,6%	4,0%	3,6%	3,0%
Automotor	92,0%	92,7%	93,1%	93,0%

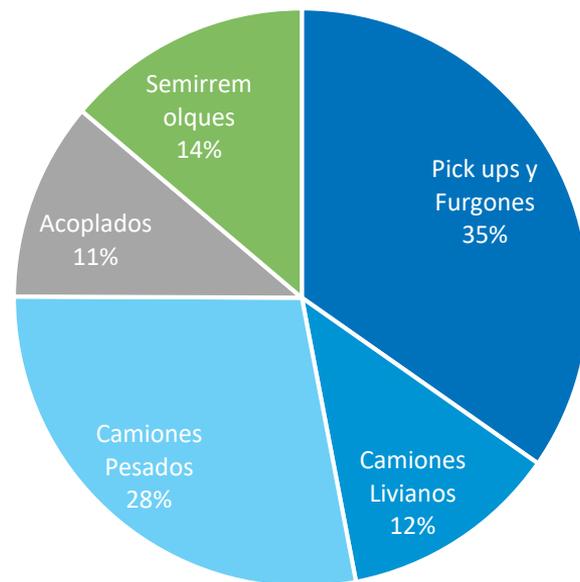


Características del sector carretero de cargas interurbano

Parque automotor de carga: tractivo y remolcado

Categorías	Vehículos (miles)	Antigüedad media (años)
Categoría N: Automotores de carga	485	13,0
N1: PBTC* menor a 3,5 ton – Pick ups y Furgones	224	11,7
N2: PBTC *entre 3,5 y 12 ton – Camiones Livianos	79	19,1
N3: PBTC* mayor a 12 ton – Camiones Pesados	181	12,0
Categoría O: Remolques	161	14,3
Acoplados	72	17,4
Semirremolques	89	11,8
Total General	646	13,3

*PBTC: Peso bruto total combinado: peso total del vehículo en circulación
Elaboración propia en base a RTO 2018



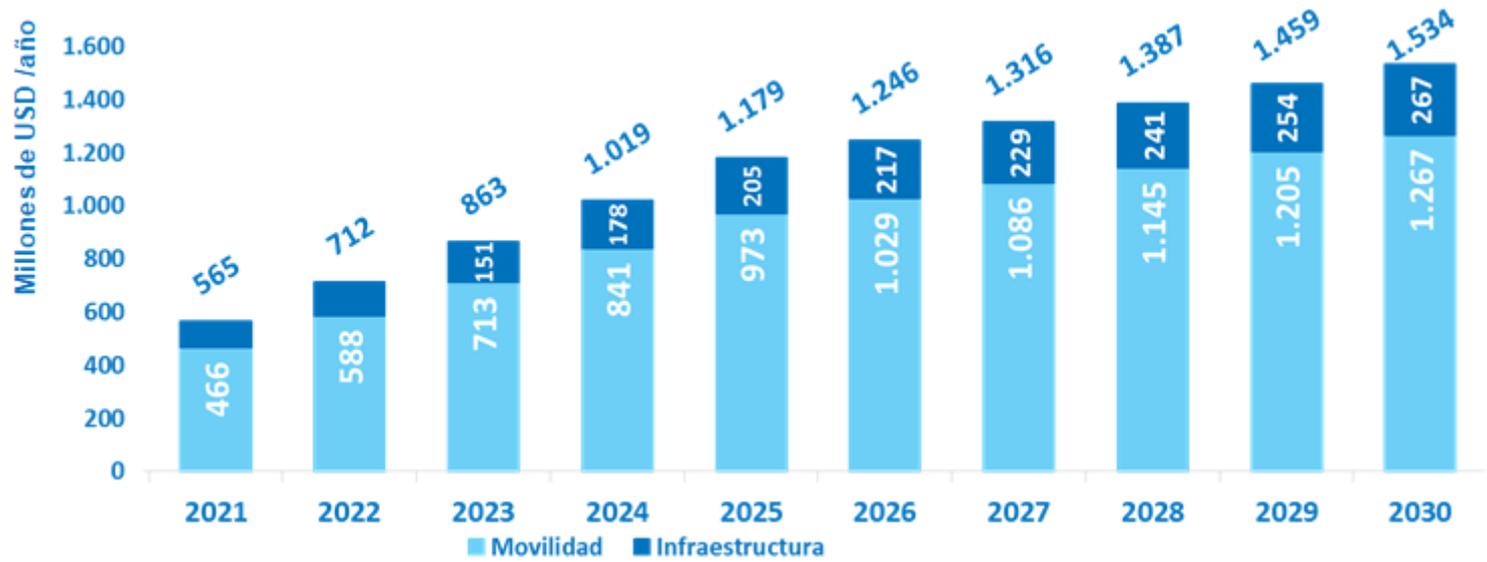
Características del sector carretero de cargas interurbano

- El sector es heterogéneo en antigüedad, organización y tamaño empresario así como en complejidad del servicio prestado.
- El modo automotor no se ha estancado. Hay sectores con operatorias logísticas de avanzada y parque moderno y también segmentos precarios y antiguos.
- Un ejemplo es la **adopción de nuevas tipologías de vehículos, bitrenes y escalables**, que evolucionarán junto al conjunto del parque, produciendo ahorros de costos y menor contaminación.

Bitrenes y escalables: menores costos

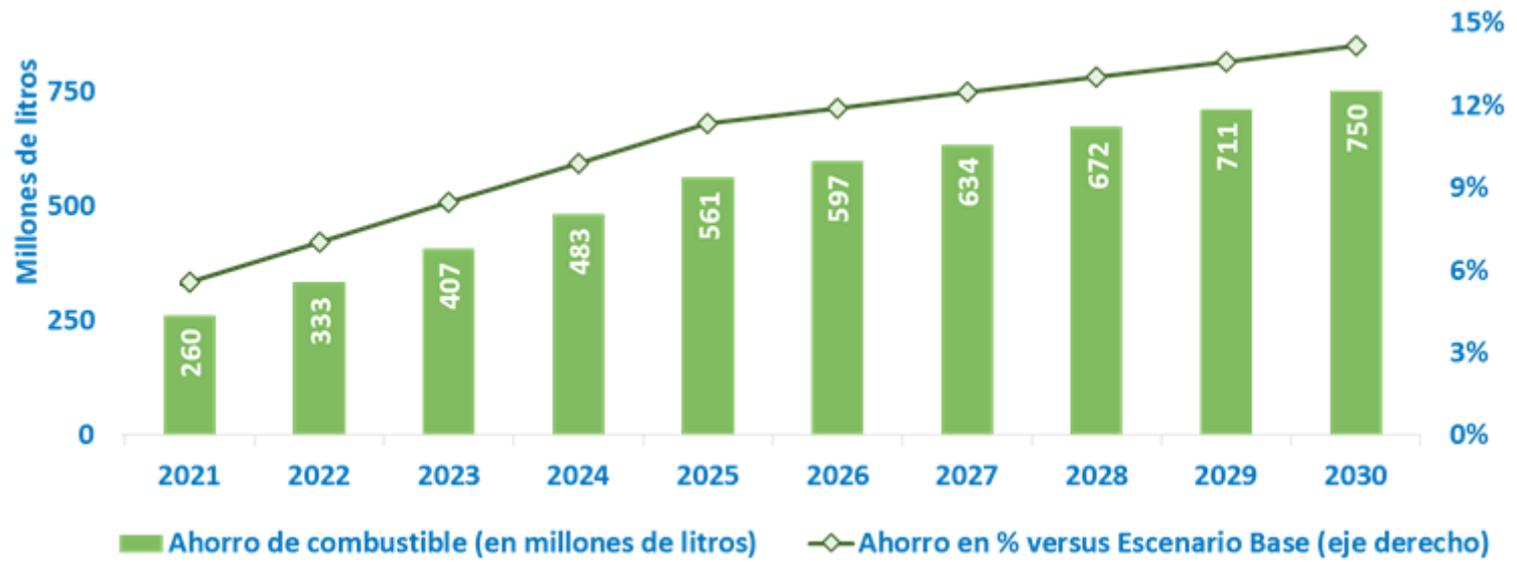
Menor costo de movilidad por mejor aprovechamiento de vehículos, mano de obra y combustible, y menor costo de infraestructura debido al menor impacto que las nuevas configuraciones tienen sobre el pavimento.

Según estimaciones realizadas, los ahorros totales alcanzan, para 2030, los USD 1.534 millones.



Bitrenes y escalables: menos combustible

Debido a que los nuevos vehículos consumen menos combustible por ton-km que los estándar, su adopción supone un menor consumo de gasoil para el transporte de las toneladas relevadas. Este ahorro alcanza en 2030 los 750 millones de litros (una reducción del 15% del total para el transporte de cargas comprendido en el ejercicio)



Incorporación de nuevas prácticas

Como en otros países, se busca optimizar la ocupación de los vehículos evitando el retorno en vacío generalizado y en ese nicho se recurre a nuevas tecnologías. Un ejemplo son las empresas de servicios logísticos digitales.



Brindan servicios orientados, en principio, a vincular transportistas con empresas dadoras de carga.



Aprovechando la tecnología de procesamiento de gran cantidad de datos (Big Data) ofrecen servicios “a pedido” (on demand), bases de datos, análisis de solvencia de las empresas, seguimiento de documentación, rastreo satelital de las cargas, gestión de flota y, en todos los casos, servicios de “bolsas de carga”.



En algunos casos, alquilan su plataforma de conexión a grandes cargadores que las utilizan de manera cerrada con las flotas con que ellos operan.

El rol de la Secretaria de Planificación de Transporte

- Avanzar en el conocimiento del sector, que es limitado: registro y características del parque de vehículos, tarifas cobradas, productos transportados, estimación de costos y rentabilidad.
- Estudiar la incidencia en los costos logísticos que afectan a la economía y proponer alternativas de mejoras como combinación con otros modos, centros logísticos, disminución de esperas y extra costos en puertos y fronteras, etc.
- Trabajar con industria y medioambiente en incentivar vehículos más eficientes y menos contaminantes.
- Desarrollar mecanismos para incentivar prácticas de “transporte inteligente” y aprovechamiento de herramientas digitales.
- Traducir en instrumentos normativos los incentivos y desincentivos que se identifiquen como relevantes.

Avanzar en el conocimiento del sector

- Reformulación regulatoria, actualización tecnológica y metodológica y relanzamiento administrativo del **Registro Único del Transporte Automotor (RUTA)**.
- Implementado a partir de noviembre de 2002 por el Decreto 1035/02 y la Resolución ST 74/02, evidencia un estancamiento en los datos, que en números generales coinciden con los relevados hace más de 17 años.
- Sugiere una considerable **cifra negra**: De una estimación de 646 mil vehículos (tractores y remolcados), se hallan registrados algo más de 170 mil. Asimismo, la AFAC informó a mediados de 2019 que el “parque vivo” en la Argentina asciende, además de los 485.000 automotores de cargas, a unos 1,3 millón de utilitarios, que por el Decreto 1035/02, en parte también integrarían el universo regulado (con capacidad de carga neta mayor a 700 kg).
- El **RUTA** reformulado debe registrar no sólo datos de vehículos, empresas y trabajadores, sino todos los movimientos de transporte, los gastos de combustible, las esperas, etc. Debe tratarse de una base de datos universal auténticamente unificada. Sobre esa base se construirá el régimen de incentivos (fiscales, en peajes, en combustible, en *scoring*, etc.)

Implementar el Multimodalismo

- Durante mucho tiempo se consideró que se trataba de una materia solamente normativa, pero el Multimodalismo se concreta con **infraestructura fija y móvil**. El camino que hemos comenzado a recorrer en nuestra gestión es en la línea de profundizar las alternativas *Roll On-Roll Off (RO-RO)*. Los estamos haciendo con propuestas como:
 - El **Corredor Marítimo Austral** (primer paso para una línea de cabotaje que alivie a la Ruta 3).
 - La **Ferropista** (autopistas ferroviarias en los vectores NOA, Mesopotamia y a Cuyo que transportan camiones en bateas especiales).
 - La **Unitarización de la carga**, actualmente a granel, en contenedores.
 - Las **Estaciones Centralizadoras de Cargas, Paradores y Puertos Secos** (el caso de Gral. Güemes, en la Pcia. de Salta, tiene un importante grado de avance, y se pretende trabajar en la zona núcleo con la cosecha granaria y la actividad aceitera de exportación, articulando con los puertos fluviales).

Algunos ahorros proyectados

- La implementación del Corredor Marítimo Austral por RO-RO implica un ahorro ambiental no menor a **100.000 Toneladas de CO2 al año** (ya descontadas las emisiones de los trasbordadores navales).
- La implementación de la Ferropista en los vectores NOA, Mesopotamia y Cuyo, para 500 camiones diarios cada uno (considerando sólo días hábiles) implica un ahorro ambiental de más de **3,2 millones de Toneladas de CO2 al año** (descontadas las emisiones de los trenes cargueros diésel).

** Se utilizaron los factores de emisión para el transporte de cargas del “Estudio de Potencial de Mitigación – Recuperación del sistema ferroviario argentino” realizado por el Instituto del Transporte – UNSaM en el año 2015, a saber: 0,18392587 kg CO2/tonkm para el camión y 0,01615565 kg CO2/tonkm para el tren diésel de cargas.*



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación