

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ESTADÍSTICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
LICENCIATURA EN ECONOMÍA
**SEMINARIO DE INTEGRACIÓN Y APLICACIÓN
TRABAJO FINAL**



DINÁMICA ECONÓMICA Y ESTRUCTURA PRODUCTIVA REGIONAL

“Efectos económicos de la sequía en el Transporte Automotor de Carga de Granos y Oleaginosas en la región Gran Rosario”.

Alumno: D’Angeli, Lucía (D-4089/4).

Docente:

Mg. Alejandra Yoya

Resumen

Este trabajo analiza el impacto de la sequía de la campaña 2022/23 en el sector Transporte Automotor de Carga de Granos y Oleaginosas en el Gran Rosario, un importante nodo portuario agroexportador en Argentina y el mundo. El estudio investiga cómo la sequía afectó la rentabilidad de las empresas de transporte de carga automotor y el empleo dentro de este sector, centrándose en una región que nuclea una parte significativa de las instalaciones de almacenamiento y exportación de granos del país. Se emplea indicadores de rentabilidad y generación de empleo derivados de datos de fuentes oficiales y privadas. Los hallazgos destacan una disminución significativa en la rentabilidad de las empresas de transporte de granos debido a una caída en la demanda de servicios de transporte consecuencia de una menor producción agrícola. A pesar de estos desafíos económicos, el impacto en el empleo fue menos severo de lo esperado.

Palabras claves: Región Rosario, Rentabilidad, Sequía, Transporte Automotor de Carga.

Abstract

This final project examines the impact of the 2022/23 drought on the Grain and Oilseed Motor Transport sector in Gran Rosario Hub, a major agro-export port node in Argentina and globally. It investigates how the drought influenced the profitability of freight transport companies and employment within this sector, focusing on a region that encompasses a significant portion of the country's grain storage and export facilities. Profitability indicators and employment generation derived from data from official and private sources are employed. The findings reveal a significant decrease in the profitability of grain transport companies due to reduced demand for transport services stemming from decreased agricultural production. Despite these economic challenges, the impact on employment was less severe than expected.

Keywords: Rosario Region, Profitability, Drought, Motor Transport of Cargo.

Índice

Introducción.....	3
2. Marco conceptual	4
3. Consideraciones Metodológicas	5
4. Impacto de la sequía sobre la producción de la campaña 2022/23.....	6
5. Rentabilidad del Transporte Automotor de Carga de Granos y Oleaginosas	9
6. Evolución del empleo en el sector	13
7. Conclusiones.....	15
8. Anexos.....	19

Introducción

El Gran Rosario se destaca como uno de los nodos portuarios agroexportadores más importantes del mundo, centralizando el 15% de la capacidad de almacenaje comercial fija de Argentina y el 74% de la capacidad de almacenaje de los puertos del país (Calzada y Treboux, 2021). Esta concentración no solo subraya su papel crítico en el desarrollo económico y social de la Provincia de Santa Fe, sino también su influencia en el comercio global de granos y oleaginosas. Durante la campaña 2022/23, Argentina enfrentó una sequía sin precedentes que redujo drásticamente la oferta de granos, afectando significativamente la actividad agrícola-económica de la región.

Los cereales y oleaginosas, que suelen trasladarse desde diversas zonas de producción hacia centros de procesamiento e industrialización en el país, encontraron en el Transporte Automotor de Carga un canal vital para su distribución y posterior comercialización.

La actividad de este sector está marcada por su estacionalidad. Durante la campaña agrícola, se distinguen dos fases claramente definidas: el transporte en época de cosecha y el transporte en época de post-cosecha.

La etapa de cosecha, que es la considerada en el presente trabajo, se inicia en el campo con la carga del grano a transportar ya sea a centros de acopio o almacenado (silos bolsas, silos de chapa, depósitos en altura, etc), como a plantas procesadoras, terminales portuarias, o establecimientos dedicados a la cría de ganado con sistema feedlot, entre otros. Este recorrido que va desde el campo, donde se cultiva el grano, al destino donde se comercializa, suele superar los 50 km dependiendo de las necesidades del cliente y de acuerdo con la época del año en la que la actividad se desarrolle.

En el sector del Transporte Automotor de Cargas de Granos participan desde grandes empresas, con flotas de camiones dedicadas a brindar servicios integrales de logística del grano, hasta pequeños cuentapropistas o fleteros que prestan el servicio de transporte con unidades propias en forma exclusiva para terceros, o como particular.

En este contexto, el presente trabajo tiene como objetivo *“Analizar el impacto de la sequía de la campaña 2022/23 en el sector Transporte Automotor de Carga de Granos y Oleaginosas en la Región Rosario”*, que representa aproximadamente el 93% del transporte de granos dentro del país (Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social Argentina, 2022).

Siendo algunos interrogantes que se intenta responder en el presente trabajo:

1. *¿En cuánto se vio perjudicada la rentabilidad de las empresas de Transporte Automotor de Carga de Granos en el Gran Rosario debido a la sequía experimentada durante la campaña 2022/23?*
2. *¿Cómo damnificó la sequía de la campaña 2022/23 de cereales y oleaginosas, a la mano de obra ocupada en el sector de Transporte Automotor de Carga de Granos?*

Este trabajo de investigación se desarrolla en una serie de puntos, primero, se plantea el marco conceptual referido a la evolución e importancia del Transporte Automotor de Carga de Granos. El punto 2 refiere a la metodología utilizada para responder al objetivo planteado; luego se presenta una descripción de los efectos adversos que la sequía provocó en la producción y rendimientos de granos a nivel nacional y regional.

Posteriormente, se efectúa un análisis del impacto de la sequía en la campaña 2022/23 de cereales y oleaginosas en el sector Transporte de Automotor de Carga de Granos, por último, se encuentran las consideraciones finales y además se incluyen una serie de anexos para complementar su lectura.

1. Marco conceptual

La evolución del sistema de transporte argentino ha sido reflejo de la evolución de los modelos económicos del país y la adaptación de tecnologías al territorio nacional. A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, el ferrocarril constituía el modo dominante asociado al modelo agroexportador, alcanzando su pico a mediados del Siglo XX (UNSAM, 2012). El inicio de la expansión del transporte carretero se produce en la década iniciada en 1930, cuando se crea la Dirección Nacional de Vialidad, iniciándose un acelerado plan de pavimentación de rutas que posibilitó el progresivo aumento del transporte por camión (Perri, José 2010). Para comienzos de la década del 80' el sistema ferroviario aún mantenía un relevante lugar (alrededor de un 40 % de la carga de granos movilizada a puertos) sin embargo, en los años siguientes se aceleró su declinación. La decadencia obedeció a un largo proceso de desinversión, acelerado desde los años 70, cuyas consecuencias negativas se expresaron en el deterioro del material rodante, el mal estado de las vías, extremada y deficiente rigidez operativa, entre otras cuestiones (Perri, José 2009).

Como resultado de políticas en el sector, las cuales se caracterizaron por una baja inversión en infraestructura ferroviaria, se produjo la transición a cargas por carretera. Decisiones adicionales se sumaron y alteraron la configuración del sistema de transporte incluyendo, desde el punto de vista legal, la disolución de la Junta Nacional de Granos en 1991 y la transferencia a manos privadas de la administración de puertos que anteriormente estaban bajo control del gobierno nacional.

En la segunda mitad de la década de 1990, se evidenciaron diversos cambios tecnológicos en la producción de granos, los cuales repercutieron de manera significativa en el sistema de transporte (Op. cit). Hubo ajustes en las prácticas de siembra y cosecha, impulsadas por el crecimiento del contratismo en estas labores, así como la generalización de la práctica del doble cultivo y la adopción del silo bolsa. Un aspecto adicional que impactó notablemente en el transporte fue el rápido desarrollo de la industria aceitera, en sincronía con el denominado "boom sojero". Este crecimiento resultó en una marcada concentración en la demanda del grano de soja.

Desde 1990, el transporte interurbano de cargas se ha incrementado un 140%, creciendo de 110.000 a 285.000 millones de ton/km entre 1993 y 2010. Este aumento es explicado tanto por mayores volúmenes de carga como por las mayores distancias recorridas. En el mismo período crecieron también los valores de las exportaciones argentinas, el total cosechado, el parque automotor y los flujos sobre la red vial (Barbero, José; et all 2011).

Asimismo, el sector de transporte automotor de cargas (TAC) en Argentina se caracteriza por su atomización, abarcando una diversidad de actores que van desde grandes empresas dedicadas a la logística hasta operadores independientes, es decir cuentapropistas. El sector bajo estudio articula diferentes actores involucrados en las actividades de producción primaria, industrial, transporte, distribución y consumo. Debido al rol fundamental del TAC en la movilidad de los graneles, es necesario aclarar que el sector está ligado al carácter estacional de la cosecha y, por ende, a soportar picos de demanda.

Este sector representa la rama predominante en el transporte dentro de las fronteras nacionales, concentrando aproximadamente el 93% de la movilidad en el país, según datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de Argentina (2022). En sintonía con estas cifras, estimaciones de la Bolsa de Comercio de Rosario indican que alrededor del 85% de la producción nacional total de granos y sus derivados se transporta mediante camiones (Bolsa de Comercio de Rosario, 2021). Dado que los productos que conforman la canasta de bienes transables en este sector son mayormente commodities, el Transporte Automotor de Carga de Granos emerge como un factor determinante para la competitividad de la oferta en el mercado agrícola. Además, se destaca como un elemento crucial para el desarrollo territorial al ampliar la disponibilidad de bienes a la población y propiciar el desenvolvimiento económico (Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social Argentina, 2022).

Dicho sector se encuentra bajo la jurisdicción del Ministerio de Transporte de la Nación, ente del gobierno nacional argentino encargado de la planificación, coordinación y ejecución de políticas y programas relacionados con el transporte a nivel nacional, incluyendo la planificación y regulación del transporte de mercancías por carretera, ferrocarril, barco y avión, consolidándose como un actor central en la gestión del sector en la economía del país (Ministerio de Transporte de la Nación, 2019). También, existen instituciones que nuclean a los miembros del sector, entre ellas se destaca la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas¹, la Federación Nacional de Trabajadores de Camioneros y agrupaciones sindicales como *Camioneros*².

El Gran Rosario, actualmente, es uno de los nodos portuarios agroexportadores más importante del mundo. Con un total bruto de 79 millones de toneladas (Mt) despachadas de granos, harinas y aceites en el año 2019, superó al distrito aduanero estadounidense de Nueva Orleans, Luisiana, en Estados Unidos y al puerto de Santos en Brasil (Bolsa de Comercio de Rosario, 2020). Simultáneamente, tal lo indica la Bolsa de Comercio de Rosario, el polo exportador del Gran Rosario fue líder indiscutido en 2020 y 2021 en embarques de productos comprendidos en el complejo soja (harinas y aceites) y del complejo maíz (grano de maíz). En el complejo trigo (grano de trigo y harina) se encuentra en el segundo lugar superado por los puertos localizados en la región aduanera de Columbia Snake, en el estado de Oregón, Estados Unidos.

2. Aspectos metodológicos

En Argentina, las cadenas agroindustriales específicamente de cultivos extensivos revisten una importancia estratégica y se configuran como las más competitivas en términos tecnológicos, productivos y de generación de divisas.

A partir de la Matriz de Origen y Destino de Cargas, surgida del Estudio Nacional de Cargas que formó parte del Plan Federal de Transporte (PFETRA), actualizada con datos para el año 2016, pueden identificarse los principales rubros que componen la canasta de bienes transportados por este medio. El rubro granos es el que tiene mayor importancia dentro del transporte automotor de cargas acaparando el 35,6% del total

¹La Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (C.A.T.A.C) agremia en sus filiales a entidades de transporte de todo el país y como representante del transporte automotor de granos, desarrolló la tarifa del sector, la cual es reconocida por el sector público y el sector privado (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas. (s.f.). ¿Quiénes somos? Recuperado de <https://www.catac.org.ar/quienes-somos>).

²El sindicato Camioneros es una de las primeras entidades reconocida por el Estado Argentino como representante de los trabajadores del sector logrando su Personería Gremial en 1945. Desde entonces hasta la actualidad su misión es defender y representar ante el Estado y los empleadores los intereses profesionales e individuales de los trabajadores ocupados en la actividad económica del transporte de carga por automotor (Confederación General del Trabajo de la República Argentina. (s.f.). Camioneros Buenos Aires. Recuperado de <https://www.camioneros-ba.org.ar/>).

del tonelaje transportado. Por detrás, los siguen el rubro minería con el 21,2% y los productos industrializados con el 14,1% (Bolsa de Comercio de Rosario, 2020).

Para llevar a cabo el objetivo de la investigación, que es medir los efectos económicos de la sequía en el Transporte Automotor de Carga de Granos y Oleaginosas en la región Gran Rosario, se desarrollarán dos indicadores que se constituirán como herramientas para evaluar de manera cuantitativa las repercusiones del fenómeno.

- ❖ *Indicador proxi de rentabilidad del sector Transporte de Carga de Granos*, el cual busca evaluar el margen de rentabilidad que el sector experimentó en el período bajo estudio. Este se constituirá como resultado de la relación entre el precio de la tarifa de flete en la región, información publicada por la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas, y la actividad del sector tomando como referencia los datos de la llegada de camiones a las terminales portuarias del Gran Rosario, información publicada por Agroentregas S.A.

Cabe mencionar algunas consideraciones en el análisis de la evolución de la tarifa de flete: la actividad abordada consiste en el transporte de granos en camiones, considerando una distancia promedio de flete de 180 km desde su origen (campo – chacra) hasta su destino, es decir los puertos del Gran Rosario. Se tomará la tarifa de referencia de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas publicada en la página web del organismo en pesos argentinos. Se calculará la tarifa promedio anual para cada año calendario. Para ver la evolución a lo largo del tiempo se tomará la serie del Tipo de Cambio Oficial³ publicado por el Banco Central de la República Argentina y se calculará su promedio anual, a fin de expresar la tarifa del flete en U\$/tn.

- ❖ *Indicador Generación de Puestos de trabajo en el Sector Transporte Automotor de Carga de Granos*, es relevante para examinar la contribución que el sector tiene en la creación de empleo en la región, siendo necesario señalar que se trata de un ámbito donde la informalidad constituye una parte inherente de la dinámica diaria. A pesar de esta salvedad, se llevará a cabo un análisis de su contribución en términos de puestos de trabajo, utilizando datos provenientes del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo de la Nación, clasificados a cuatro dígitos del Clasificador Internacional Industrial Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU). Además, se incorporarán datos estadísticos sobre puestos de trabajo asalariados registrados proporcionados por el Centro de Estudios para la Producción.

La utilización de estos indicadores de manera conjunta converge en una aproximación integral que busca las consecuencias directas de la sequía en el sector de Transporte Automotor de Carga de granos y oleaginosas de la región.

3. Evolución de la producción agrícola, superficie y rendimientos en Argentina (2016/17 - 2022/23)

El contexto climático adverso que afectó a Argentina como consecuencia de una sequía sin precedentes que comenzó en el segundo trimestre de 2022 y persistió a lo largo del año productivo 2023, resulta interesante, como punto introductorio, describir dicho impacto en la producción de cultivos de cereales y oleaginosas.

La campaña agrícola 2022/23 mostró una oferta de granos considerablemente menor a la registrada en períodos anteriores, principalmente por la sequía, reservas hídricas agotadas, temperaturas máximas en ascenso y un aumento de la demanda atmosférica

³Se reconoce que el tipo de cambio oficial estuvo atrasado en algunos momentos de la serie.

de humedad. Dichos fenómenos⁴ generaron mermas en los rendimientos potenciales, y pérdidas de área de cosechas afectando a los cultivos de invierno, como fue el caso del trigo, y a los de verano como son soja y maíz (Bolsa de Cereales de Buenos Aires, 2023).

Cuadro N°1: Producción, superficie y rendimiento de soja, maíz y trigo Argentina, desde la campaña 2016/17 hasta la campaña 2022/23

Cultivo	Campaña	Sup. Sembrada (Millones de Has)	Producción (Millones de Tns)	Rendimiento (QQ/HA)
Maíz	2016/17	8,49	49,49	75,71
	2017/18	9,14	43,46	60,88
	2018/19	9,04	56,86	78,62
	2019/20	9,50	58,40	75,54
	2020/21	9,74	60,53	74,30
	2021/22	10,67	59,04	67,33
Soja	2016/17	18,06	54,97	31,71
	2017/18	17,26	37,79	23,16
	2018/19	17,01	55,26	33,34
	2019/20	16,92	48,78	29,19
	2020/21	16,65	46,22	28,07
	2021/22	16,09	43,86	27,63
Trigo	2016/17	6,36	18,40	33,05
	2017/18	5,93	18,52	31,81
	2018/19	6,29	19,46	32,16
	2019/20	6,95	19,78	29,39
	2020/21	6,73	17,64	27,59
	2021/22	6,75	22,15	33,83
	2022/23	5,91	12,56	22,88

Fuente: elaboración propia en base a datos de MAGyP.

Se puede observar en el cuadro anterior que durante las campañas mencionadas hubo un crecimiento entre puntas de alrededor del 20% en la superficie sembrada de maíz, alcanzando su punto máximo en la campaña 2021/22 con 10.67 millones de hectáreas. La producción y los rendimientos por hectáreas cayeron un 15% y 30% respectivamente, si se consideran los valores iniciales y finales de la serie. Si se examina las dos últimas campañas, claramente se manifiestan el fenómeno de la sequía, la producción cae un 30% y los rendimientos por hectáreas un 24%.

En lo que respecta a soja, la superficie sembrada mostró una tendencia decreciente durante todo el período, con una disminución superior al 11% si se consideran los valores extremos de la serie (campaña 2016/17- campaña 2022/23). Lo mismo sucede con los niveles de producción, que mostró una disminución de 54% y una gran caída en los rendimientos por hectáreas sembrada, pasando del 31 a 17 quintales por hectáreas. Cabe mencionar, que al igual que el maíz, la mayor caída se muestra en el período 2022/23 con una disminución del 42% y del 37% en los niveles de producción y rendimientos por hectáreas respectivamente, con relación al período inmediato anterior.

El trigo, tuvo un comportamiento semejante a los anteriores, una caída del 7% en las hectáreas sembradas entre el 2016/17 al 2022/23 y una disminución del 31.7% en los niveles de producción, mostrando la mayor caída (42%) en la campaña 2022/23

⁴ Estos fenómenos son consecuencia del evento climático conocido como La Niña. La Niña es un fenómeno climático que forma parte del ciclo natural-global del clima conocido como El Niño-Oscilación del Sur. Durante ella disminuyen las temperaturas del pacífico tropical oriental y central, siendo la consecuencia un período climático seco, con lluvias menores a las normales (National Weather Service).

respecto a 2021/22. A igual que el maíz y la soja, tuvo un descenso significativo en los rendimientos por hectáreas del 33% en la campaña 2022/23 respecto a la campaña 2021/22.

En la región Rosario, según se observa en el cuadro N°2, los rendimientos de los cultivos experimentaron una marcada disminución a lo largo de la serie bajo estudio enfatizando su caída en la campaña 2022/23, que, en comparación con el ciclo anterior, los rendimientos de trigo y maíz descendieron a 15 qq/ha y 34.2 qq/ha, implicando una caída del 52% y 68%, respectivamente. La producción de trigo en la zona se vio especialmente afectada, registrando una caída del 83%, pasando de 7.83 millones de toneladas en la campaña 21/22 a solo 1.3 millones de toneladas (Mt) en la campaña 22/23. Por su parte, la producción de maíz mostró una variación porcentual negativa del 75% pasando de 13 Mt a solo 3.2 Mt en el ciclo 22/23.

En cuanto a la soja, esta región contribuye aproximadamente con el 30% de la producción nacional. Si se analiza la producción de las campañas 2016/17 a 2021/22, la zona núcleo produjo valores que oscilaron entre 21 y 14,9 Mt, sin embargo, en la campaña 2022/23 aportó solo 4.1 Mt lo que resultó en una producción históricamente baja, que en términos porcentuales representó aproximadamente una caída del 73%. En cuanto al rendimiento por hectárea fueron en promedio de 32.9 qq/ha durante el período 2016-2021, descendiendo de 42 puntos porcentuales de la campaña 21/22 a 13 qq/ha en la la campaña 22/23.

Cuadro N°2: Producción y rendimiento de soja, maíz y trigo de la Región Núcleo Argentina desde la campaña 2016/17 hasta la campaña 2022/23

Cultivo	Campaña	Producción (Millones de Tns)	Rendimiento (QQ/HA)
MAIZ	2016/17	9,2	100
	2017/18	8	93,5
	2018/19	14,9	110,9
	2019/20	15	106
	2020/21	14,5	93,7
	2021/22	13	70,9
	2022/23	3,2	34,2
SOJA	2016/17	21	36
	2017/18	15	27
	2018/19	20	40
	2019/20	17	35
	2020/21	15	28,9
	2021/22	14,9	31
	2022/23	4,1	13
TRIGO	2016/17	5	42
	2017/18	4,9	45
	2018/19	4,4	33
	2019/20	6,9	39
	2020/21	4,4	30
	2021/22	7,82	47
	2022/23	1,3	15

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Bolsa de Comercio de Rosario.

4. Análisis de los efectos de la sequía en el sector Transporte de Carga de Granos

La mayor parte de las cargas que circulan en el país ya sea con destino al mercado interno o externo, se moviliza a través del transporte automotor. Se incluyen dentro de este modo a los vehículos pesados (camiones) de distinto porte, y también algunos livianos relacionados directamente con el traslado de mercaderías, tal es el caso de furgones y utilitarios. Se puede segmentar a la oferta del transporte automotor en dos rubros principales:

- ❖ *el transporte de productos primarios* (principalmente granos, oleaginosas y combustibles)
- ❖ *y el transporte de carga general* (manufacturas de origen agropecuario o industrial).

En este punto se analizan los efectos de la sequía en el Transporte de Carga de Granos de la Región Rosario a través de la formulación de dos indicadores: Indicador proxi de rentabilidad del sector Transporte de Carga de Granos e Indicador Generación de Puestos de trabajo.

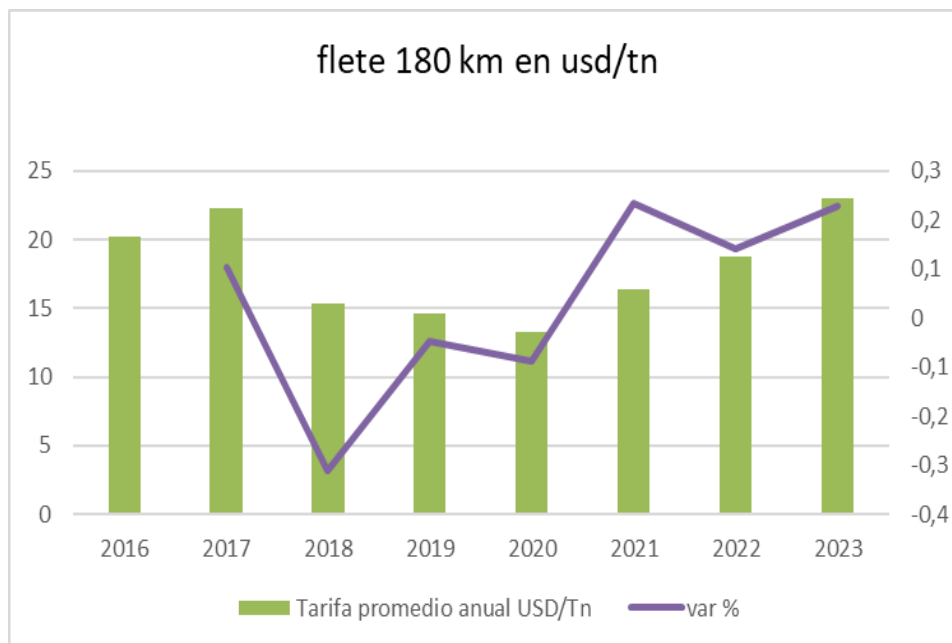
a. Rentabilidad del sector Transporte de Carga de Granos

Para estudiar la rentabilidad de las empresas es preciso mencionar que los costos⁵ son un determinante importante en la construcción de las tarifas de transporte que de manera conjunta con la cantidad de fletes determinan aproximadamente la rentabilidad del sector.

Se entiende por tarifa de flete a aquella tarifa que cubre la totalidad de los costos que la actividad de transporte requiere (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas), es decir incluye el costo en combustibles, mano de obra, neumáticos, mantenimiento, peajes, playas de estacionamiento, material rodante, patente, registros, seguros y costos financieros. En Argentina, diversas asociaciones y federaciones, tales como C.A.T.A.C (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas), Fe.Tr.A (Federación de Transportadores Argentinos), F.A.DE.E.A.C (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas), entre otras, ofrecen información sobre las tarifas para el transporte de granos en camiones. Sin embargo, es necesario aclarar que, en la práctica, las partes tienden a acordar directamente los valores del servicio.

⁵ El Departamento de Estudios Económicos y Costos de FADEEAC desarrolla un indicador general de la variación de los costos de las empresas de Transporte Automotor de Cargas (ICTF). La evolución del índice mostró una tendencia general de crecimiento a lo largo de los años (2016-2023), con algunas fluctuaciones. Al analizar los registros de enero a diciembre de cada año, los años 2022 y 2023 se destacaron por sus notables incrementos. Esto puede atribuirse a diversos factores, principalmente a los incrementos en los combustibles y los lubricantes, seguidos por otros factores como reparaciones, material rodante, salarios, seguros y costo financiero. (Ver anexo 1).

Gráfico N°1: Evolución de la tarifa de flete para 180 km en dólares por tonelada transportada⁶



Fuente: elaboración propia en base a datos de C.A.T.A.C

Como se aprecia en el gráfico anterior, la tarifa del flete para una distancia de 180 kilómetros mostró oscilaciones a lo largo del período 2016-2023. En un análisis más desagregado se destacó:

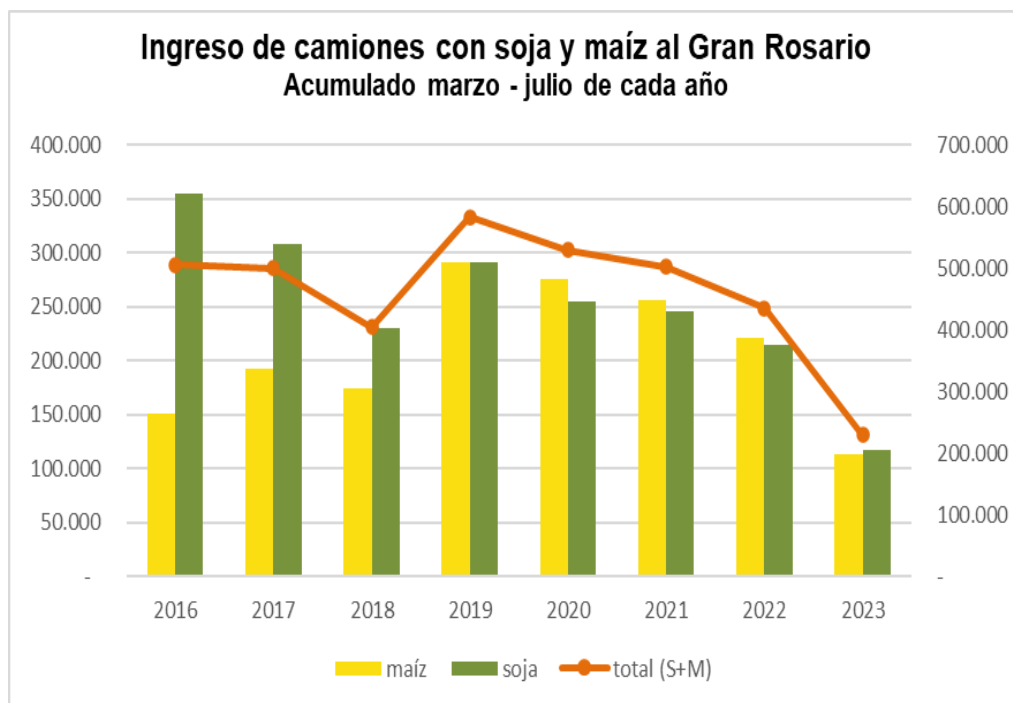
- ❖ De 2016 a 2017, se observa un aumento del 10% en la tarifa promedio anual, pasando de 20.19 USD/Tn a 22.28 USD/Tn.
- ❖ En 2018, se registra una marcada disminución del 31% en comparación con el año anterior, con la tarifa descendiendo a 15.34 USD/Tn., disminución que continuó en 2019 con una reducción adicional del 5%, situándose en 14.60 USD/Tn, y alcanzando, en el año 2020, el valor mínimo de 13.32 USD/Tn, que representa una caída del 9% respecto al año previo.
- ❖ A partir del 2021, se observó un cambio de tendencia con un aumento del 23%, elevando la tarifa del flete a 16.43 USD/Tn, que continuó en el 2022, con un incremento adicional del 14%, llegando la tarifa a 18.74 USD/Tn.
- ❖ En 2023, la tarifa promedio experimentó un aumento relativo del 23% con respecto a 2022, alcanzando los 23.01 USD/Tn para una distancia de 180 kilómetros.

Para analizar la rentabilidad de las empresas es preciso considerar la evolución del flujo de camiones que arribaron las terminales del polo agroexportador Gran Rosario. En esta fase del estudio, se enfocará específicamente en la llegada de camiones cargados con maíz y soja, excluyendo el trigo. Esta selección se justifica debido a que el maíz y la soja constituyen la mayor parte de la producción agrícola de Argentina conocida como, cosecha gruesa.

⁶Valores promedios anuales definidos por C.A.T.A.C como referencia, expresados en U\$s/t para un flete cuya distancia recorrida fue de 180 km para el período comprendido desde 2016 hasta 2023.

Esto, acompañado del estudio de las tarifas, permitirá obtener de manera aproximada la rentabilidad del sector.

Gráfico N°2: Ingreso de camiones con soja y maíz al Gran Rosario, totales acumulados desde marzo a julio de cada año



Fuente: elaboración propia en base a datos de Agroentregas.S.A

El Gráfico N°2 muestra la evolución de la llegada de camiones con soja y maíz a los puertos del Gran Rosario, abarcando el período comprendido entre marzo y julio de cada año, correspondiente al ciclo de la campaña gruesa, desde su inicio hasta su finalización. Se destaca que, en líneas generales, los ingresos de camiones cargados con soja superaron a los de maíz en la mayoría de los años. Ambos cultivos muestran una tendencia a la baja en los totales, es decir, la suma de camiones de soja y maíz, a lo largo del período analizado. Al enfocarse en los años 2022 y 2023, se evidencia una marcada disminución en los totales durante el período marzo-julio de 2023 en comparación con el año anterior, registrando una caída porcentual del 47.27%. Este dato, que totaliza 229.284 camiones en 2023, representa el valor más bajo de la serie estudiada.

En cuanto a la soja, se observa un ingreso de solo 116.496 camiones a los puertos del Gran Rosario en 2023, lo que representa una disminución de 57 puntos porcentuales en comparación con el promedio registrado entre 2016 y 2022 (271.134 camiones de soja). Respecto al maíz, se registraron 112.788 camiones ingresados a los puertos del Gran Rosario en 2023, siendo este también el valor más bajo de la serie analizada y ubicándose 49 puntos porcentuales por debajo del promedio entre 2016 y 2022 (222.985 camiones de maíz). Estos datos reflejan el impacto de la fuerte sequía experimentada durante la campaña 2022/23, que redujo significativamente las producciones de soja y maíz, manifestándose en una menor demanda de servicios de transporte de carga de granos.

Para estudiar la rentabilidad es necesario analizar de manera conjunta el desempeño que tuvieron las tarifas y el arribo de camiones a puerto. Es por ello, que en el siguiente

cuadro se muestra la variación de las tarifas de flete en dólares por tonelada transportada en relación con el año anterior, así como el número total de camiones que llegaron a los puertos del Gran Rosario entre marzo y julio de cada año y su variación porcentual con respecto a la campaña anterior.

Además, se incluye la estimación de la rentabilidad del sector mediante la incorporación de la columna PXQ, con un análisis de su variación en comparación con el año previo. La columna última muestra la Elasticidad Precio de la Demanda de cada período.

Cuadro N°3: Indicador de rentabilidad del sector Transporte Automotor de Carga de Granos

	Tarifa promedio anual USD/Tn (P)	var % Tarifas	Total de Camiones (Q)	var % Camiones	PxQ	var % PXQ	EPD
2016	20,19		504.901		10.194.123		
2017	22,28	10%	499.704	-1%	11.133.669	9%	0,10
2018	15,35	-31%	404.067	-24%	6.201.585	-44%	0,76
2019	14,61	-5%	583.142	31%	8.517.565	37%	6,36
2020	13,32	-9%	529.664	-10%	7.056.822	-17%	1,15
2021	16,44	23%	502.516	-5%	8.259.214	17%	0,23
2022	18,74	14%	434.837	-16%	8.150.918	-1%	1,11
2023	23,02	23%	229.284	-90%	5.277.026	-35%	3,94

Fuente: elaboración propia en base a datos de C.A.T.A.C y Agroentregas S.A

Los datos presentados en el cuadro anterior revelan una disminución notable en la rentabilidad del Transporte Automotor de Carga, evidenciando una caída del 35% entre los años 2022 y 2023. Además, se destaca una fuerte contracción en el año 2018⁷, donde la rentabilidad experimentó un declive negativo del 44% en comparación con el año anterior. Para examinar en qué momento el efecto cantidad tuvo un mayor peso que el efecto precio, se ha incorporado una columna adicional que muestra la elasticidad precio de la demanda para cada año.

Considerando el funcionamiento del transporte de carga de granos, se sostiene que este servicio exhibe una elasticidad precio perfectamente inelástica. Esto se debe a que, para las distancias analizadas en este estudio, no existe otra alternativa como el transporte por camión para llevar los granos a los puertos. Sin embargo, si obviamos esta premisa y nos centramos exclusivamente en cómo varía la demanda ante cambios en el precio, el servicio se vuelve elástico.

Se observa que, en el año 2018, la elasticidad precio fue inferior a uno, indicando una demanda inelástica en ese período. En contraste, en 2023, la elasticidad precio fue mayor a uno, lo que refleja una demanda más elástica. En este año, la reducción en la producción debido a la sequía provocó que el servicio de transporte se convirtiera en un bien elástico. Esta transformación no se debió al servicio en sí mismo, sino a la

⁷ Durante la campaña 2017/18, Argentina experimentó una sequía que redujo la producción de soja y maíz en un 12% y 31%, respectivamente, en comparación con la campaña anterior (2016/17). A pesar de esta disminución en la producción, según los datos analizados, el flujo de llegadas de camiones a los puertos solo disminuyó un 24% en 2018 en comparación con el año anterior.

problemática que resultó en una abrupta disminución en la demanda. Esta caída en la producción emerge como el factor determinante que incide en la pérdida de rentabilidad de las empresas del sector bajo análisis que fue del 35% para la campaña 2022/23, respecto a la anterior.

b) Indicador Generación de Puestos de trabajo en el Sector Transporte Automotor de Carga de Granos

El transporte de granos por carretera tiene gran importancia en la interconexión de varios aspectos de las cadenas agroalimentarias nacionales, sin embargo, a pesar de su trascendencia para el crecimiento económico del país, existe una carencia significativa de información precisa sobre esta actividad.

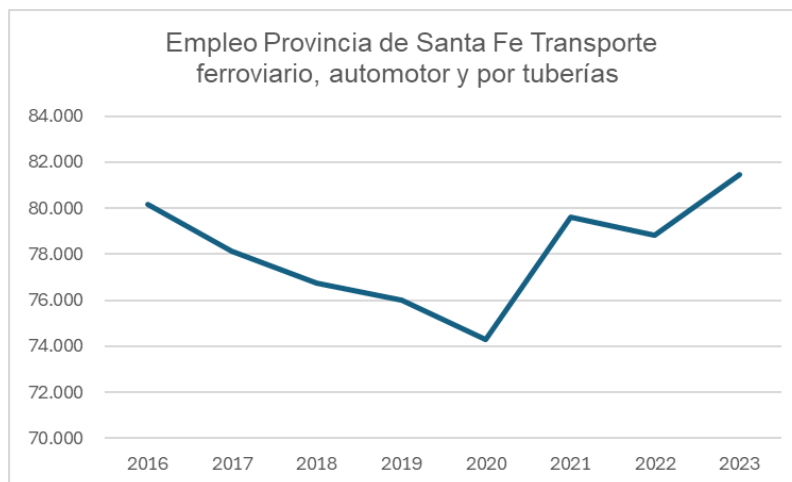
Según estadísticas oficiales, más del 90% de los transportistas de cereales son pymes de carácter familiar o unipersonales, principalmente cuentapropistas que gestionan personalmente sus camiones (Raposo y Scarione, 2023). Para comprender el impacto de la sequía en el Transporte Automotor de Carga de Granos, resulta interesante analizar cómo ha afectado a la generación de empleo del sector. Este análisis se enfrenta a desafíos significativos debido a la falta de precisión en la información disponible, además de las cuestiones de informalidad que rodean la actividad, lo que complica aún más su estudio.

Siguiendo a la Fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina (F.A.D.A) las cadenas agroindustriales representan el 23% de la generación del empleo privado a nivel nacional, siendo Transporte y logística responsable del 8%.

Los datos sobre empleo asalariado registrado en el sector privado, desglosados por rama de actividad, provenientes del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo de la Nación, muestran que el transporte ferroviario, automotor y por tuberías ha generado más de trescientos mil puestos de trabajo en promedio a nivel nacional durante el período 2016 – 2023.

Al profundizar el análisis, se observa que la provincia de Santa Fe contribuyó con más de setenta y cinco mil puestos de trabajo en el sector del transporte, representando así el 23% de la generación de empleo en este rubro. El siguiente gráfico ilustra la evolución de los puestos de trabajo en el transporte ferroviario, automotor y por tuberías en la provincia de Santa Fe:

Gráfico N°3: Evolución del empleo privado de la Provincia de Santa Fe para el transporte ferroviario, automotor y por tuberías durante el período 2016-2023

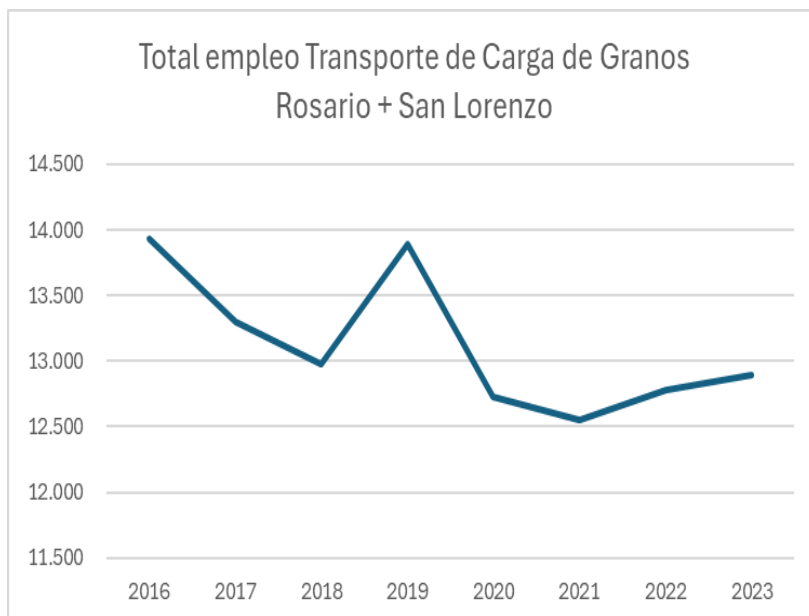


Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo de la Nación, clasificados a cuatro dígitos del CIU.

Al observar el gráfico, se distingue una tendencia inicial a la baja, observada desde 2016 hasta 2020, caracterizada por una disminución promedio anual del 2% en el número de puestos de trabajo durante esos cuatro años. A partir del año 2021, se registra un cambio en la tendencia, con un aumento porcentual del 7% en el año 2021 y un 3% durante el año 2023.

De acuerdo con el Instituto Provincial de Estadísticas y Censos, el 69% del empleo total en el sector del transporte corresponde específicamente al Transporte Automotor de Carga de Granos en la Provincia de Santa Fe. Esto se refleja en el gráfico N°4, donde se observan oscilaciones en la evolución de los puestos de trabajo en los departamentos de Rosario y San Lorenzo durante el periodo analizado. En 2017, se registró una disminución del 4.52% respecto a 2016, tendencia que continuó hasta 2018 inclusive. Sin embargo, en 2019, se produjo un cambio significativo con un aumento del 7.01% respecto al año anterior, alcanzando un máximo en la serie con un total de 13.890 puestos de trabajo en promedio anual. La tendencia se revirtió nuevamente en 2020, con una notable disminución del 8.33% respecto a 2019. Aunque en 2021 la disminución continuó, fue menos pronunciada, con un 1.41% respecto al año previo. La tendencia a la baja se detuvo en 2022, con un aumento del 1.83% respecto a 2021, y en 2023, la tendencia alcista continuó, aunque de manera más modesta, con un incremento del 0.88% respecto a 2022.

Gráfico N°4: Empleo en el Transporte de Carga de Granos en los departamentos de Rosario y San Lorenzo



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo de la Nación, clasificados a cuatro dígitos del CIIU.

El rol que desempeñan Rosario y San Lorenzo en la generación de empleo en el sector se justifica por su ubicación estratégica, cercana al polo Gran Rosario, el cual concentra el 15% de la capacidad de almacenaje comercial fija de Argentina y el 74% de la capacidad de almacenaje de los puertos del país (Calzada y Treboux, 2021). A pesar de la disminución productiva experimentada en la región durante la campaña 22/23, el análisis de los datos de empleo no permite concluir que este se haya visto afectado por la adversidad de la sequía. Este fenómeno podría haber sido mitigado en parte por la implementación de medidas paliativas en el sector, tales como créditos blandos, renegociación de la tarifa de referencia, bonos no remunerativos, entre otras medidas que se dieron a conocer durante el transcurso de dicha campaña (Ver Anexo 2).

Conclusión

El Transporte Automotor de Carga de Granos tiene una importancia estratégica a nivel nacional y regional, fundamentalmente en las áreas cercanas a los puertos exportadores, que, pese a los elevados costos comparativos, el transporte por camión ha suplantado al tren como la vía principal para el traslado de granos desde el interior del país hacia los puertos. Este cambio se debe en gran medida a la desinversión sostenida en la infraestructura ferroviaria, lo que ha relegado al tren a un segundo plano en la logística del transporte de graneles.

Al analizar el impacto de la sequía en el Transporte Automotor de Carga de Granos durante la campaña 2022/23, se percibe una marcada afectación en la rentabilidad de las empresas del sector que fue aproximadamente del 35% respecto a la campaña anterior. Principalmente, este deterioro se vincula con una notable reducción en el volumen de camiones que alcanzaron en los puertos del Gran Rosario, con una disminución del 47.30% en la llegada de camiones cargados con soja y maíz comparado con la campaña 2022/21, a esto se suma un significativo incremento en los costos operativos, que combinado con las difíciles condiciones macroeconómicas que

prevalecieron en Argentina durante el año 2023, concluyó con el sector en estadio de emergencia.

Por otro lado, en lo que respecta la generación de empleo, se estima que este sector representa aproximadamente el 69% del total de transporte de carga terrestre en la provincia, subrayando la relevancia de la Provincia de Santa Fe no solo en la producción de granos, sino también en la logística asociada a los puertos. A pesar de lo que se intuía al momento de presentar este indicador, no se ha podido confirmar que la sequía haya impactado significativamente en la mano de obra del sector. Este hallazgo resalta, en parte, las dificultades inherentes a la falta de información precisa y la prevalencia de la informalidad en el sector, factores que complican el análisis detallado del impacto de eventos externos en el empleo.

Dada la creciente importancia del Transporte Automotor de Cargas de Granos en las últimas décadas y tomando en cuenta el enfoque geográfico resulta imprescindible destacar algunos aspectos clave de cara al futuro:

- ❖ El sector necesita de innovaciones, medidas y controles que eviten la informalidad de las operaciones.
- ❖ Es esencial aumentar la rigurosidad en la evaluación del aporte que el Transporte Automotor de Carga de Granos y Oleaginosas realiza en la generación de valor de nuestra economía.
- ❖ En un futuro no tan lejano, las cuestiones energéticas y ambientales serán cruciales. Por ello, es necesario incentivar la mejora de la eficiencia energética, especialmente dado que el transporte es el mayor consumidor de combustibles, previendo una participación en la reducción global de emisiones de gases de efecto invernadero. La implementación de estrategias que promuevan la sostenibilidad y sustentabilidad del sector será esencial.

Referencias bibliográficas

Barbero, José; Fiadone, Rodolfo y Millán Placci, M. Florencia. (2020). <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/10424/1/transporte-automotor-cargas-america.pdf>

Bolsa de Cereales de Buenos Aires. (2023). [207-campania gruesa2223_campaniafina2324.pdf](https://www.bolsadecereales.com/campania-gruesa2223_campaniafina2324.pdf) (bolsadecereales.com)

Bolsa de Comercio de Rosario (2020). <https://www.bcr.com.ar/es/sobre-bcr/revista-institucional/noticias-revista-institucional/el-gran-rosario-es-el-nodo-portuario>

Bolsa de Comercio de Rosario. (2023). <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-ingreso-8>

Bolsa de Comercio de Rosario. (2023). <https://www.bolsadecereales.com/imagenes/documentos/2023-01/169-impactodelasequiasobrelacampania2223.pd>

Calzada, Julio y Treboux, Javier. (2021). <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-15-de-la>

Calzada, Julio; D'Angelo Guido; Di Yenno Federico; Sesé Alfredo; Treboux Javier; Ferrari Bruno e Ybañez, Pablo. (2022). Transporte en Argentina y la Región Centro: Camino a 2031. <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticiasinformativo-semanal/transporte-en>

Federación de Transportadores Argentinos. (2023). <https://fetra.org.ar/nota/100002859/dirigentes-de-fetra-se-reunen-con-directivos-de-agd-en-puerto-timbues>

Instituto Argentino del Transporte. (2015). <https://docplayer.es/25175254-Plan-federal-estrategico-de-movilidad-y-transporte.html>

Magnago, Gustavo Mariano. (2019). https://reprodigital.com.ar/uploads/noticias/adjuntos/20191216105345_trabajo_3.pdf

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social Argentina. (2022). https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/mbp_2022_transautomotor_cereales.pdf

Perri, José. (2009) Revista Centro Cultural para la Cooperación edición 21. [Cambios en el transporte y su incidencia en la evolución del comercio de granos 1980/2000 | Centro Cultural de la Cooperación](#)

Perri, José. (2010) https://www.ciea.com.ar/web/wp-content/uploads/2017/04/5-Doc10_Pierri.pdf

Pontón, Rogelio. (2013). <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/la-bcr-y-el>

Subsecretaría de Planificación de Transporte de Cargas y Logística. (2019). <https://datos.gob.ar/dataset/transporte-matriz-origen-destino-vial-transporte-cargas---anos-2012-2014-2016-2018>

Universidad Nacional de San Martín. (2012). <https://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/Lineamientos%20para%20OEE%20en%20TAC%20%20IT%20UNSAM.pdf>

Raposo, Isabel María y Scarione Avellaneda, María Victoria. (2023). Autotransporte de granos: Una actividad tradicional con bajo nivel de respuesta frente a la agroexportación. Instituto de Investigaciones Económicas-IIE, Facultad de Ciencias Económicas y Estadística- FCEyE, Universidad Nacional de Rosario-UNR.

Páginas webs consultadas

Bolsa de Comercio de Rosario. (12 de octubre de 2023). <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-peso-del>

CETAC. Regional Sureña. (diciembre 2023). <https://www.cetacrs.org.ar/informacion-estadistica/>

Conclusión. (6 de marzo de 2023). <https://www.conclusion.com.ar/politica/economia/el-coste-del-flete-en-camiones-subio-10-en-febrero-el-aumento-se-trasladara-a-gondolas/03/2023/>

FADEEAC. Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas. <https://www.fadeeac.org.ar/>

Infocampo. (17 de agosto de 2023). https://www.infocampo.com.ar/el-mapa-de-la-sequia-en-argentina-las-perdidas-productivas-y-economicas-provincia-por-provincia/?utm_source=linkedin&utm_medium=social


Motor1.com. (18 de diciembre de 2023). <https://ar.motor1.com/news/701154/fadeeac-flete-camion-costos-precios/>

Rosario 3. (19 de agosto 2023). <https://www.rosario3.com/informaciongeneral/Advierten-sobre-una-posible-paralizacion-del-transporte-de-cargas-como-consecuencia-de-la-devaluacion-20230819-0014.html>

Trade News. (4 abril de 2023). <https://tradenews.com.ar/en-el-primer-trimestre-de-2023-los-costos-del-transporte-aumentaron-20/>

Anexo 1: Evolución de los costos de transporte

El Departamento de Estudios Económicos y Costos de FADEEAC desarrolla un indicador general de la variación de los costos de las empresas de Transporte Automotor de Cargas (ICTF)⁸. A continuación, se muestra un cuadro extraído de la web de FADEEAC, con la evolución mensual de aumento relativo producido en los precios de los insumos del período enero – octubre 2023.



INDICE DE COSTOS DE TRANSPORTE - ICT
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONOMICOS Y COSTOS

INSUMOS		EVOLUCION MENSUAL DE AUMENTO RELATIVO PRODUCIDO EN LOS PRECIOS DE INSUMOS									
ITEM	RUBRO	01/23	02/23	03/23	04/23	05/23	06/23	07/23	08/23	09/23	10/23
1	COMBUSTIBLE	4,95%	5,00%	4,33%	4,23%	4,86%	5,52%	4,63%	17,98%	2,40%	15,67%
2	LUBRICANTES	4,50%	5,25%	5,75%	7,50%	9,25%	8,00%	8,00%	27,52%	3,65%	7,00%
3	NEUMATICOS	3,82%	2,90%	1,35%	7,25%	0,75%	5,36%	7,28%	24,24%	2,25%	8,79%
4	REPARACIONES	12,71%	9,95%	6,43%	13,60%	12,92%	5,91%	8,53%	22,00%	7,47%	14,84%
5	MATERIAL RODANTE	15,16%	8,93%	7,88%	13,71%	12,14%	7,28%	9,62%	22,70%	5,12%	17,45%
6	PERSONAL	2,68%	22,09%	0,00%	0,00%	19,53%	0,00%	0,00%	15,54%	25,00%	0,00%
7	SEGUROS	0,00%	6,22%	1,65%	22,60%	11,69%	20,73%	9,73%	21,05%	15,28%	10,30%
8	PATENTES Y TASAS	72,62%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
9	COSTO FINANCIERO	5,45%	9,97%	7,27%	24,82%	19,63%	5,13%	4,83%	31,13%	23,64%	14,62%
10	GASTOS GENERALES	3,99%	20,23%	4,44%	4,98%	20,61%	4,14%	4,12%	11,71%	12,54%	4,13%
11	PEAJE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	42,78%	0,00%	0,00%	42,20%	0,00%	0,00%
COSTO GENERAL		5,55%	10,02%	3,34%	7,75%	11,85%	5,32%	5,03%	20,30%	11,10%	10,12%

Fuente: Departamento de Estudios económicos y costos FADEEAC <https://www.fadeeac.org.ar/estudios-economicos-y-costos/>

Durante el período observado, el Índice de Costo del Transporte de Carga (ICTF) experimentó variaciones que oscilaron entre el 3.34% y el 20.30%. Destacando entre estos, el mes de agosto de 2023 registró la máxima variación porcentual de 20.30 puntos porcentuales. Este aumento no fue uniforme y se atribuye principalmente a incrementos en insumos clave, destacando el combustible y los lubricantes. Otros factores que contribuyeron significativamente al aumento del costo general fueron las reparaciones, el material rodante, el personal, los seguros y los costos financieros. Hasta el mes de octubre, el índice acumuló un aumento del 135.5% (desde enero hasta octubre de 2023). Es importante resaltar que, en medio de un contexto de inflación mundial y con cifras récord de inflación doméstica, el costo del transporte de carga superó por varios puntos la inflación minorista en los meses de febrero, mayo, agosto y octubre de 2023.

⁸El ICTF reúne las variaciones de costos en viajes en todo el país para los 11 rubros seleccionados más representativos del Sector. Se elabora y publica desde 1972, se interrumpió durante la convertibilidad (1991-2001) y volvió a elaborarse a partir de 2002; auditado en forma externa desde abril de 2015 por la Universidad Di Tella (hasta abril de 2023). A partir de mayo de 2023 el Índice de Costos comenzó a auditarse a través de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), 2024). Estudios económicos y costos. Recuperado de <https://www.fadeeac.org.ar/estudios-economicos-y-costos/>

Anexo 2: Algunas medidas paliativas en el sector

La intervención temprana del Estado en el sector agropecuario argentino fue crucial ante la previsión del impacto negativo de la sequía, especialmente en provincias agrícolas destacadas como Santa Fe. En enero de 2022, el gobierno nacional declaró la Emergencia y/o Desastre Agropecuario en la provincia de Santa Fe consecuencia de dicha adversidad climática, manteniendo la medida hasta junio de 2022 vía Decreto de Necesidad y Urgencia el cual aplicó la Ley N° 26.509 (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, 2022). Esta legislación fue extendida posteriormente mediante sucesivos decretos hasta diciembre de 2023 para afrontar la persistencia del fenómeno climático.

Ante las adversidades causadas por el fenómeno, el Ministerio de Economía y la Secretaría de Transporte implementaron estrategias para apoyar al sector del transporte automotor de granos, entendiendo que había sido uno de los más afectados dentro de la cadena de valor agrícola, es por ello que en abril de 2023, se declaró la emergencia en el transporte de granos, subrayando su condición crítica y como respuesta, se estableció la creación de una Mesa de Trabajo para la resolución de conflictos en el transporte automotor de cargas de jurisdicción Nacional, mediante la Resolución 48/2023, publicada en el Boletín Oficial.

Esta mesa fue compuesta por representantes de diversas federaciones y entidades del sector, incluyendo la Federación de Transportadores Argentinos (FETRA), la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC), la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), la Federación Argentina de Entidades de Transporte y Logística (FAETYL), la Federación Agraria Argentina (FAA), la Confederación Intercooperativa Agropecuaria Limitada (CONINAGRO), la Sociedad Rural Argentina (SRA), Confederaciones Rurales Argentinas (CRA), la Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales (FCEGAC), y la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA), entre otros. Esta iniciativa buscó abordar y resolver las cuestiones que afectaban el desempeño normal de las actividades de transporte y venta de granos en el contexto de la emergencia declarada.

La Mesa de Trabajo de manera inmediata trató cuestiones que tengan que ver con la figura del *Camionero*. Entre las medidas implementadas, se destacan las siguientes:

- ❖ Mejoras en la logística y planificación para que los transportistas accedan más fácilmente a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y la renovación de la licencia de conducir, buscando agilizar procesos administrativos esenciales para la continuidad de su actividad laboral.
- ❖ Provisión de asistencia financiera a través de la implementación de créditos a tasas preferenciales⁹ y la distribución de bonos no remunerativos, destinados a sostener la liquidez y capacidad operativa de los transportistas.

⁹ FONDAGRO: El objeto del fondo es incentivar, fomentar y desarrollar el sector agroindustrial; la sanidad y calidad vegetal, animal y alimentaria; la investigación pura y aplicada y su extensión en materia agropecuaria y pesquera; y las producciones regionales y/o provinciales en las diversas zonas del país. En lo que respecta al tratamiento de la sequía dicho fondo destinó ayuda económica para los actores afectados por la problemática. Ver: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-lanza-creditos-de-inversion-para-sectores-agroindustriales-impactados-por-la>

- ❖ Renegociación de la tarifa de referencia, que por mandato legal se integró a la carta de porte, con el objetivo de ajustar los precios a un nivel más justo y equitativo para los camioneros.