

Costos logísticos, infraestructura y trabajo: una mirada desde quienes sostienen el sistema
FUCEIT publica esta columna como parte de su línea editorial sobre transporte, trabajo, infraestructura y desarrollo. El texto dialoga con el artículo publicado por Gabriela Origlia en LA NACION sobre el peso creciente de los costos logísticos dentro del llamado “costo argentino” y aporta una perspectiva institucional desde el mundo del trabajo y del transporte de cargas. Su autor, Sergio Aladio, es presidente de FUCEIT (Fundación Centro de Estudios e Investigación del Trabajo) y es Secretario General del Sindicato de Camioneros de Santa Fe.

Las sillas vacías del costo logístico

Por Sergio Aladio

Leí con atención la nota publicada ayer por Gabriela Origlia en la sección Economía de LA NACION sobre la carga cada vez más pesada que explica parte del “costo argentino”. El diagnóstico es valioso y las voces convocadas —ARLOG, Arquímedes Carrizo & Asociados, la Bolsa de Comercio de Rosario y distintos referentes del comercio exterior— aportan datos concretos a una discusión que la Argentina necesita dar con seriedad.

La cifra que ordena el debate es contundente: si Brasil es 100 y Chile 94, la Argentina se ubica entre 115 y 120 en la matriz de competitividad logística. Es decir, el sistema argentino carga con una desventaja estructural de entre 15 y 20 puntos frente a Brasil y de más de 20 puntos frente a Chile.

La nota también señala que los productores locales pagan entre un 25% y un 40% más que sus pares brasileños y chilenos para movilizar mercadería hacia puertos y dentro del país. No es una diferencia menor. En un país que necesita exportar más, producir más y generar empleo formal, esa brecha se traduce en menor competitividad, menor margen para el productor, menor capacidad exportadora y mayores precios internos.

Hay ejemplos que hablan por sí solos. Traer un contenedor de 40 pies desde China hacia Córdoba por San Antonio, Chile, puede costar alrededor de US\$ 7.275. La misma operación vía Buenos Aires trepa a US\$ 9.330, un 28% más. Por Rosario ronda US\$ 9.166, un 26% más. Por Montevideo llega a US\$ 10.129, un 39% más que la alternativa chilena.

Los costos portuarios muestran diferencias todavía más visibles: Buenos Aires puede cobrar hasta US\$ 1.250 por un contenedor de 40 pies y US\$ 1.350 por un 40 High Cube, frente a unos US\$ 350 en San Antonio. En gastos de agencia, Buenos Aires aparece en torno a US\$ 615 contra US\$ 135 en San Antonio.

En granos, el problema también es evidente. Según la información citada por LA NACION a partir de la Bolsa de Comercio de Rosario, transportar granos en Argentina resulta 32%

más caro que en Brasil y 28% más caro que en Estados Unidos para recorridos equivalentes de 320 kilómetros. Desde Salta hasta el Gran Rosario, el flete puede representar hasta el 28% del valor del maíz y el 19% del valor de la soja. En la zona núcleo, en cambio, la incidencia baja aproximadamente al 11% en maíz y al 7% en soja.

Esos datos muestran que el costo logístico no es un problema sectorial. Es una variable central de competitividad nacional.

Desde la Fundación Centro de Estudios e Investigación del Trabajo (FUCEIT), que presido, venimos estudiando este problema desde hace años. Elaboramos trabajos sobre presión tributaria del transporte, cargas laborales comparadas, inseguridad de las cargas, accidentes viales, infraestructura vial, eficiencia logística e infraestructura crítica. Quisiera, con el mismo espíritu con que la nota fue escrita, sumar la mirada de quienes integran el sistema desde adentro y conocen sus costos no solo por un informe, sino por haberlos pagado en la ruta, en el taller, en el surtidor, en el seguro, en el peaje y en cada viaje.

Un costo que no se inventó este año

El costo logístico argentino no es coyuntural. No nació con el último esquema cambiario, con la última paritaria ni con la última suba del gasoil. Es el resultado acumulado de décadas de baja inversión, fragmentación tributaria, infraestructura insuficiente y falta de integración modal.

La infraestructura de transporte se construye en horizontes largos. Una autopista, un acceso portuario, un corredor ferroviario, una hidrovía eficiente o un sistema de nodos logísticos no se improvisan frente a una urgencia. La nota lo señala con acierto al comparar con Brasil, que pese a sus enormes distancias logró mejorar su competitividad mediante inversión sostenida en ferrocarriles, hidrovías, puertos y corredores logísticos.

Los estudios comparativos que analizamos en FUCEIT muestran esa diferencia con claridad. Entre 1960 y 2020, Brasil pasó de 15.000 a 75.000 kilómetros de rutas asfaltadas, mientras que Argentina pasó de 9.000 a 40.000. En autopistas, la brecha es todavía más marcada: Brasil llegó a 15.000 kilómetros en 2020, frente a 3.300 kilómetros en Argentina. En ferrocarriles, Brasil conservó cerca de 30.000 kilómetros de red, mientras que Argentina cayó de 45.000 kilómetros en 1960 a 18.000 en 2020.

La consecuencia se paga todos los días. Se paga en combustible, tiempo, neumáticos, mantenimiento, seguros, rotura de unidades, menor velocidad comercial y mayor riesgo vial. El camionero que avanza a velocidad reducida sobre una ruta deteriorada está pagando una deuda de infraestructura que él no contrajo.

La dependencia del camión no es la anomalía que se cree

La Argentina mueve más del 90% de sus mercaderías por carretera. Es un número alto, pero no excepcional para países extensos, de baja densidad poblacional y con largas

distancias productivas. En Estados Unidos, Canadá y Australia, el camión también es columna vertebral del sistema logístico.

La diferencia no está solamente en cuánto se depende del camión. Está en las condiciones bajo las cuales trabaja.

En países con sistemas logísticos más eficientes, el camión opera sobre autopistas de alta capacidad, corredores previsibles, áreas de descanso, flotas más renovadas, planificación logística y sistemas de información integrados. En la Argentina, muchas veces circula sobre rutas deterioradas, accesos saturados, infraestructura secundaria insuficiente, inseguridad creciente y una estructura tributaria en cascada.

El desafío argentino, entonces, no es transportar menos por camión. Es lograr que el camión opere mejor, con mayor seguridad, menor costo improductivo y mejor integración con ferrocarril, hidrovía y puertos. Los sistemas logísticos más eficientes del mundo no sustituyen un modo por otro: los integran.

Dónde está realmente el peso fiscal del flete

Aquí quiero aportar números propios, porque ayudan a ubicar cada cosa en su lugar.

En un estudio que realizamos en FUCEIT sobre la presión tributaria del transporte de cargas, tomando como referencia el corredor AMBA–Rosario–Córdoba, medimos que los impuestos y tasas representan entre el 38% y el 42% del costo total de un flete tipo. En términos simples: de cada 100 pesos facturados en un viaje argentino, entre 38 y 42 se destinan al pago de impuestos y tasas.

La comparación regional muestra la magnitud del problema. En corredores equivalentes, Brasil se ubica entre el 32% y el 36%, mientras que México se sitúa entre el 25% y el 30%. Es decir: la Argentina enfrenta una presión tributaria sobre el flete unos 6 puntos porcentuales superior a Brasil y más de 12 puntos superior a México.

El gasoil ocupa un lugar central en esta estructura. No solo porque puede representar hasta un tercio del costo operativo bruto de un viaje, sino también porque en la Argentina llega cargado por una combinación de tributos que encarece directamente cada kilómetro recorrido: Impuesto a los Combustibles Líquidos, Impuesto al Dióxido de Carbono e IVA del 21%, aplicado incluso sobre los propios impuestos específicos. En la práctica, esto hace que más de la mitad de la carga fiscal del flete provenga del combustible.

La comparación vuelve a ser importante. Brasil también grava el combustible, pero combina impuestos federales y estatales dentro de un esquema con mecanismos de crédito fiscal más ordenados. México, por su parte, aplica el IEPS e IVA, pero ha utilizado estímulos fiscales sobre el diésel para amortiguar el impacto del precio del combustible en la economía real. Argentina, en cambio, acumula impuestos sobre el gasoil en un sistema más fragmentado y menos previsible. El resultado es claro: uno de los principales insumos

del transporte de cargas queda estructuralmente encarecido frente a competidores regionales.

La composición del costo fiscal argentino lo confirma. El combustible representa aproximadamente el 52,5% de la carga fiscal del flete. Ingresos Brutos y tasas provinciales o municipales representan cerca del 20%. Las contribuciones laborales explican alrededor del 17,5%. Peajes, patentes y sellos completan el cuadro.

Ese dato importa. Cuando el debate público sobre el costo logístico se concentra únicamente en el componente laboral, ilumina una parte y deja en penumbra la mayor parte. El trabajo forma parte del costo, naturalmente. Pero no es serio explicar el costo argentino del transporte sin considerar gasoil, impuestos nacionales, tributos provinciales, tasas municipales, peajes, infraestructura, inseguridad, crédito, antigüedad de la flota, burocracia y falta de integración modal.

La anatomía completa del costo logístico

La nota incluye, entre los factores de competitividad, a los convenios colectivos. Es legítimo. En una discusión seria, ningún componente del costo puede declararse intocable, y el sindicalismo que represento no le teme a esa conversación, siempre que se dé con datos, buena fe y visión completa.

Pido una sola cosa: que no confundamos el costo visible con la causa principal del problema.

Es cierto que la Argentina tiene una carga laboral elevada en la comparación regional. En un estudio comparativo que realizamos en FUCEIT, el costo laboral patronal argentino se ubica entre 50% y 55% del salario neto del trabajador, por encima de Brasil y México, donde se aproxima al 35%.

Pero ese mismo estudio muestra la otra mitad del cuadro, que rara vez se incorpora al análisis. La Argentina combina una carga laboral más elevada con un sistema de protección social más amplio y mejores indicadores relativos de distribución del ingreso. Medido por el coeficiente de Gini —donde un valor más bajo refleja una menor desigualdad—, Argentina registra aproximadamente 0,41, frente a 0,44 en México y 0,51 en Brasil. Es decir: el mayor costo laboral argentino convive con una estructura distributiva menos desigual y con un esquema más amplio de cobertura social, licencias y protección frente a contingencias.

Eso no elimina el problema de competitividad ni justifica ineficiencias. Pero obliga a mirar la ecuación completa: no todo costo laboral es gasto improductivo; una parte financia estabilidad social, salud, previsión y protección del trabajador.

Dicho de otro modo: el costo laboral argentino no compra solo trabajo. Compra cobertura de salud, previsión, protección frente a contingencias y una distribución del ingreso menos desigual que la de otros países de la región. Reconozco, con la misma honestidad, que

esas contraprestaciones no siempre guardan proporción con el costo, y que ese desajuste también forma parte del problema. Pero reducir el debate del costo logístico a “el problema es el convenio” es, sencillamente, inexacto.

Porque a esa mesa hay que traer las sillas que el debate suele dejar vacías:

- La silla de la infraestructura insuficiente.
- La de la flota envejecida, con una edad promedio cercana a los 15 años.
- La de la cascada impositiva de tributos nacionales, provinciales y municipales superpuestos sobre un mismo viaje.
- La de la geografía, con enormes distancias entre producción, consumo y puertos.
- La de la inseguridad de las cargas, que según relevamientos sectoriales pasó de unos 1.460 casos anuales en 2020-2021 a 4.476 casos en 2023-2024, es decir, más de 12 hechos por día, con fuerte concentración en los corredores logísticos más importantes del país.
- La de la seguridad vial, porque en 2023 Argentina registró 4.369 fallecidos por accidentes viales, un promedio de 12 muertes diarias. La tasa nacional fue de 9,3 muertes cada 100.000 habitantes, por encima de los mejores estándares internacionales y lejos de los niveles europeos.

Esos números también incluyen costos logísticos. Los accidentes encarecen los seguros, inmovilizan las unidades, dañan la infraestructura, afectan la productividad y destruyen vidas. La inseguridad vial no es solo una tragedia humana. También es una pérdida económica estructural.

El conductor que va al volante de un camión de quince años, sobre una ruta deteriorada, pagando peaje por un asfalto que no siempre se repara, cargando con el riesgo del robo y con la presión de llegar a tiempo, no es el origen del costo argentino. Es, más bien, quien primero lo paga.

Logística como infraestructura crítica

Hay una manera más precisa de nombrar lo que está en juego: la logística no es una actividad económica más. Es infraestructura crítica.

En una economía moderna, interrumpir la logística no significa solamente demorar camiones. Significa afectar abastecimiento, producción, exportaciones, seguridad económica y capacidad de respuesta nacional. La logística conecta puertos, rutas, centros de distribución, industrias, comercios, hospitales, estaciones de servicio, supermercados y hogares. Cuando funciona, es casi invisible. Cuando falla, el país entero lo siente.

El transporte por carretera representa aproximadamente el 80% del transporte de mercancías a nivel mundial. En la Argentina, como ya señalamos, más del 90% de las mercaderías se mueve por ruta. Eso convierte al transporte automotor de cargas en un componente central de la infraestructura crítica nacional.

Además, la logística está cada vez más digitalizada. Los sistemas de gestión de flotas, trazabilidad, aduanas, puertos, pagos, combustible, seguros y monitoreo dependen de información, conectividad y ciberseguridad. Un ataque informático, una falla tecnológica o una interrupción coordinada pueden paralizar corredores enteros. La experiencia internacional ya mostró ataques sobre oleoductos, puertos, ferrocarriles, peajes electrónicos y sistemas de gestión logística.

Desde FUCEIT venimos sosteniendo este punto: la logística argentina debe ser tratada como infraestructura crítica nacional. No como una variable secundaria del costo empresario, sino como una condición básica de soberanía productiva, abastecimiento interno, competitividad exportadora y seguridad económica.

Una propuesta, no solo un diagnóstico

La experiencia internacional es clara: los países que redujeron sus costos logísticos no lo hicieron con medidas aisladas ni buscando culpables sectoriales. Lo hicieron con estrategias sostenidas, inversión en infraestructura, reglas previsibles, coordinación público-privada, sistemas tributarios más simples y mejor integración entre modos de transporte.

Desde FUCEIT proponemos discutir el costo logístico en esos términos: completo, estructural y con horizonte largo.

Eso implica avanzar en medidas concretas:

- Un régimen de gasoil profesional con crédito fiscal pleno, que alivie el componente que más pesa en el flete.
- Una reducción de alícuotas de Ingresos Brutos sobre el transporte interjurisdiccional.
- La armonización de tasas municipales para terminar con superposiciones y arbitrariedades locales.
- Un plan sostenido de modernización de la infraestructura vial.
- Una agenda seria de seguridad de cargas en corredores críticos.
- Una estrategia multimodal que integre camión, ferrocarril, hidrovía y puertos.
- Una política de renovación de flota que mejore productividad, seguridad y eficiencia energética.
- Una digitalización logística que reduzca tiempos, trámites y costos improductivos.

También implica una conversación madura sobre el trabajo. En Santa Fe ya demostramos que capital y trabajo pueden sentarse a una misma mesa para construir herramientas modernas. Nuestro nuevo acuerdo laboral incorporó mecanismos de autocomposición, capacitación, previsibilidad para las empresas y seguridad para los trabajadores. Ese acuerdo alcanzó a 4.650 empresas y a aproximadamente 24.000 trabajadores del transporte santafesino, y permitió pensar el vínculo laboral no como bloqueo, sino como herramienta de eficiencia sectorial.

Ese acuerdo no nació de una imposición ni de una consigna. Surgió de la decisión autónoma de trabajadores y empresarios santafesinos de construir un instrumento más moderno, más eficiente y acorde con la realidad actual del transporte. Precisamente por eso resulta llamativo que, pese a encontrarse ampliamente vencidos los plazos administrativos para expedirse, la Secretaría de Trabajo de la Nación aún no le haya otorgado un número de convenio. En un país que reclama productividad, formalización y reducción del costo argentino, los acuerdos sectoriales serios entre capital y trabajo no deberían quedar suspendidos en un silencio administrativo indefinido.

La Argentina necesita menos discursos abstractos sobre modernización laboral y más reconocimiento efectivo a las experiencias en las que trabajadores y empresas ya se animaron a modernizar en serio, con previsibilidad para invertir, protección para trabajar y reglas claras para producir.

El costo logístico argentino no se resuelve apretando un solo componente. Mucho menos el salario del que conduce. Se resuelve considerando el sistema completo.

Una silla más en la mesa

Agradezco a LA NACION y a Gabriela Origlia la apertura de este debate, porque permite hablar de uno de los problemas estructurales más importantes de la economía argentina.

Esta columna no busca contradecir la nota, sino completarla. Acercar a la mesa las sillas que faltaban: la infraestructura, la fiscalidad, la seguridad, la flota, la logística crítica, la digitalización, el financiamiento, el territorio y la voz de quienes sostienen el sistema desde adentro.

El costo argentino no se explica por uno de los actores sentados a esa mesa, sino por todos los factores que durante años no fueron invitados a la conversación.

Empezar a discutirlo con seriedad, entre todas las partes genuinamente involucradas, es quizás la primera condición para resolverlo.

Referencias

1. Origlia, Gabriela. "La carga cada vez más pesada que explica parte del 'costo argentino'". LA NACION, sección Economía, 7 de junio de 2026. Incluye el informe de Arquímedes Carrizo & Asociados, declaraciones de Gabriel García Polignano (ARLOG / Celsur), referencias a la Bolsa de Comercio de Rosario y datos comparativos sobre costos logísticos, puertos, contenedores, flete granario e incidencia del transporte sobre el valor de productos exportables.
https://www.lanacion.com.ar/economia/la-carga-cada-vez-mas-pesada-que-explica-parte-del-costo-argentino-nid07062026/?utm_source=appln

2. FUCEIT, Comparativo de la Presión Tributaria sobre el Transporte de Cargas en las Tres Principales Economías de América Latina: Brasil – México – Argentina. 15 de septiembre de 2025. Presión impositiva sobre el flete: Argentina 38%-42%, Brasil 32%-36%, México 25%-30%. Composición aproximada del caso argentino: combustible 52,5%, Ingresos Brutos y tasas provinciales/municipales 20%, contribuciones laborales 17,5%, patentes y sellos 5%, peajes 5%.
3. FUCEIT, Comparativo Eficiencia Logística. 27 de julio de 2025. Análisis comparado de Argentina, Brasil y México en costos logísticos, tiempos operativos, infraestructura, digitalización, desempeño aduanero y coordinación público-privada.
4. FUCEIT, Evolución Comparativa de la Infraestructura de Transporte: Argentina – Brasil. 6 de mayo de 2025. Análisis histórico comparado de rutas asfaltadas, autopistas, vías férreas y evolución del PBI entre 1960 y 2020.
5. FUCEIT, Inseguridad en el Transporte de Mercancías: Comparativo Argentina – Brasil – México. 19 de septiembre de 2025. Estudio sobre robo de cargas, corredores críticos, impacto sobre seguros, monitoreo, custodia y costos adicionales.
6. FUCEIT, 30 de marzo de 2025. Informe sobre mortalidad vial, costos económicos, seguros, productividad, estrés del conductor y efectos sociales de la inseguridad vial.
7. FUCEIT, Ciberseguridad, camiones, carreteras, logística e infraestructura crítica — Reporte 2. 22 de febrero de 2024. Marco sobre interdependencia entre transporte, infraestructura crítica, digitalización, ciberseguridad y continuidad operativa.
8. FUCEIT, La Importancia de la Infraestructura Crítica para una Nación — Reporte 3. 11 de marzo de 2024. Marco conceptual sobre infraestructura crítica, seguridad nacional, economía, vida cotidiana y resiliencia.
9. Aladio, Sergio. Un nuevo acuerdo, un nuevo país. Documento sobre el nuevo convenio laboral santafesino, fondo de cese laboral, autocomposición de conflictos, capacitación, previsibilidad empresaria y seguridad para los trabajadores.
10. Convenio Colectivo de Trabajo del Sindicato de Conductores de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios de la Provincia de Santa Fe y cámaras empresarias del transporte de cargas de la provincia. El texto identifica un universo de aproximadamente 20.000 trabajadores beneficiarios y contempla, entre otros puntos, un sistema de protección del trabajador frente al despido incausado basado en contribuciones patronales, fondo especial solidario, administración bipartita y criterio actuarial.