

Comparativo Costo Impositivo

El transporte de cargas por carretera constituye la columna vertebral de la logística en el Cono Sur y en buena parte de América Latina. Más del 90%¹ de las mercaderías en Argentina, y porcentajes igualmente altos en Brasil y México, dependen de la red vial para conectar centros de producción con puertos y grandes áreas de consumo. Se trata, por lo tanto, de un sector estratégico no sólo para la competitividad de las economías nacionales, sino también para el bienestar de los trabajadores que sostienen, con su esfuerzo, el flujo constante de bienes en territorios extensos y con sistemas multimodales todavía incompletos.

Sin embargo, sobre el costo operativo de cada viaje se superpone un entramado fiscal complejo que incide de manera directa en la rentabilidad de las empresas transportistas, en el nivel de tarifas y, en consecuencia, en el poder de negociación de los sindicatos y trabajadores del sector. Combustibles gravados con impuestos específicos y con IVA, peajes sujetos a tributos, aportes y contribuciones laborales, Ingresos Brutos provinciales, tasas municipales, patentes y sellos: todos estos componentes configuran una capa impositiva que, en algunos corredores, puede superar un tercio del costo total de un flete.

El presente informe busca cuantificar, de manera aproximada, el peso de los impuestos y tasas sobre el costo total de un flete tipo, tomando como referencia el corredor AMBA–Rosario–Córdoba en Argentina, es decir, el tramo que conecta al principal centro de consumo del país con la región núcleo agrícola e industrial. Para ampliar la perspectiva, se seleccionaron dos corredores equivalentes en países de la región: en Brasil, los ejes São Paulo–Río de Janeiro y São Paulo–Curitiba, que vinculan el polo industrial más importante de Sudamérica con los mayores centros urbanos y portuarios del Atlántico; y en México, los corredores Ciudad de México–Veracruz y Guadalajara–Manzanillo, que cumplen una función análoga al conectar la

¹ Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2023.

capital y los principales centros productivos con puertos estratégicos sobre el Golfo y el Pacífico.

De esta forma, el análisis no sólo permite dimensionar la presión tributaria efectiva en el caso argentino, sino también establecer una comparación regional que muestre fortalezas, debilidades y márgenes de acción en materia de política fiscal y regulatoria para el transporte de cargas por carretera.

Carga impositiva en Argentina

En el caso argentino, un camión tractor con semirremolque y una carga útil promedio de 28 toneladas que recorre el trayecto Buenos Aires–Rosario–Córdoba enfrenta una estructura de costos operativos en la que el combustible constituye la partida más significativa, seguido por peajes, mantenimiento técnico, neumáticos, seguros y salario del chofer. Sobre esta base ya elevada, se superpone un entramado fiscal de múltiples capas que afecta de manera directa la rentabilidad del viaje y encarece el costo final del transporte.

El combustible, que puede representar hasta un tercio del costo operativo bruto, está gravado por dos figuras específicas: el Impuesto a los Combustibles Líquidos (ICL) y el Impuesto al Dióxido de Carbono (IDC), ambos de monto fijo por litro que se actualizan periódicamente. Estos gravámenes, sumados al IVA del 21% que se aplica sobre el precio del gasoil y también sobre los propios impuestos específicos, hacen que el componente impositivo represente más de la mitad del precio final de cada litro consumido. En términos de un viaje tipo, esto significa que alrededor de un 55% de la carga fiscal total del flete se explica por los tributos sobre el gasoil.²

En segundo lugar, aparecen los peajes, que son inevitables en la traza Buenos Aires–Rosario y, en menor medida, en el tramo hacia Córdoba. Aunque su peso en el costo directo depende de la frecuencia de cabinas y del tipo de concesión, cada tarifa incluye IVA (21%) y, en ciertos casos, tasas viales provinciales. Considerando que los

² Instituto Argentino de Análisis Fiscal (IARAF), 2024.

peajes representan en torno al 8–10% del costo operativo total, puede estimarse que alrededor de un 2% del costo final del flete corresponde estrictamente a impuestos vinculados al pago de peajes, en su mayoría por la vía del IVA.³ Si bien este porcentaje es mucho menor que el de los combustibles, adquiere relevancia en corredores altamente concesionados, donde la densidad de estaciones de cobro es mayor.

Otro bloque relevante son los impuestos provinciales y municipales, encabezados por el Impuesto a los Ingresos Brutos (IIBB). Este tributo grava la facturación de las empresas transportistas con alícuotas que varían entre provincias y que, en el marco del Convenio Multilateral, obligan a distribuir la base imponible según los kilómetros recorridos en cada jurisdicción.⁴ A esto se suman tasas municipales por Seguridad e Higiene o gravámenes específicos aplicados por algunos distritos al tránsito pesado.⁵ En conjunto, estos tributos representan cerca del 20% de la carga impositiva total de un viaje típico.⁶

En el plano patrimonial, los camiones están alcanzados por el Impuesto a la Patente Automotor, cuya base es la valuación fiscal del vehículo (aproximadamente 4%)⁷. Si se prorratea este costo anual por kilómetro recorrido, aparece como un componente adicional que, aunque más acotado, suma presión al balance del transportista. En la misma línea, los impuestos de sellos aplicables a contratos de leasing, seguros o financiamiento de unidades constituyen un costo complementario que, si bien no es permanente en cada viaje, se traduce en una carga fiscal indirecta vinculada a la actividad.

Finalmente, debe considerarse el peso de las contribuciones patronales a la seguridad social y los aportes laborales, que forman parte del costo del chofer.

³ Ministerio de Economía, Vialidad Nacional, 2024.

⁴ Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires (ARBA), 2025.

Gobierno de la Provincia de Santa Fe. *Régimen tributario para transporte de cargas y pasajeros*. 2025

Rentas Córdoba. *Transporte de pasajeros, cargas, taxis y remises*. 2025.

⁵ Municipalidad de Campana. *Tasa de Mantenimiento Vial Municipal – Boletín Oficial N° 11192, 2024*.

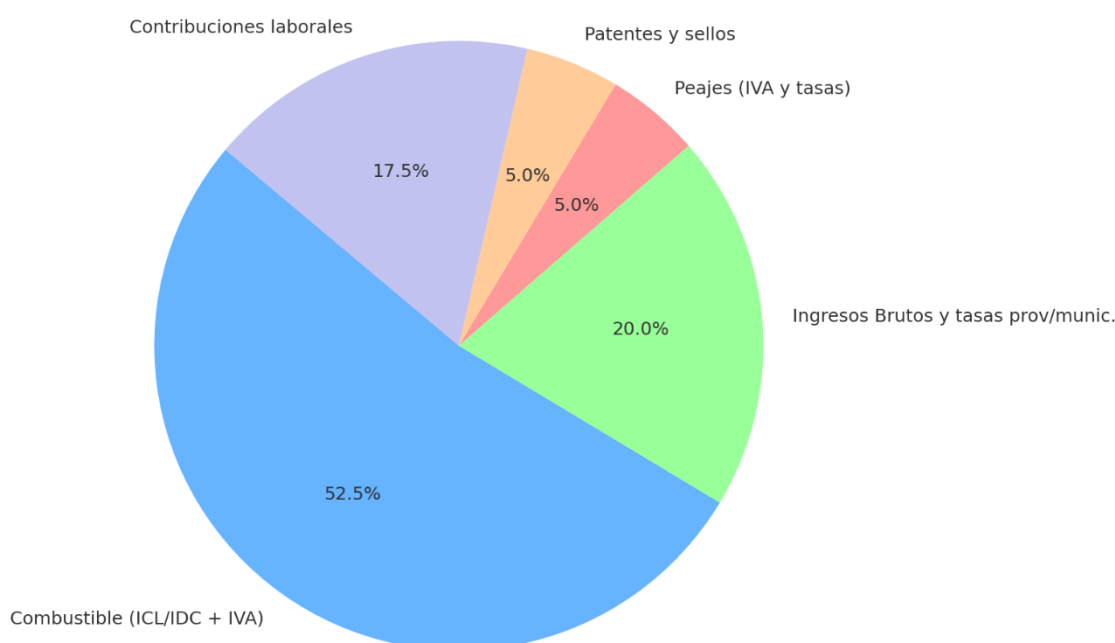
Municipalidad de Trenque Lauquen. *Ordenanza N° 3733/23 – Tasa por Servicios Públicos Urbanos y Red Vial Municipal*, 2025.

⁶ Gobierno de la República Argentina, *Impuesto sobre los Ingresos Brutos*, 2025.

⁷ Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires (ARBA), 2025.

Aunque no se inscriben estrictamente como un impuesto directo al transporte, en la práctica actúan como un gravamen obligatorio que eleva significativamente el costo de la mano de obra. Estas contribuciones incluyen aportes jubilatorios, obra social, asignaciones familiares, ART y otras cargas que, en conjunto, pueden representar entre un 25% y un 30% adicionales sobre el salario bruto del trabajador. Desde el punto de vista económico, se trata de una presión fiscal laboral que incide en la tarifa final del transporte de manera no menor.⁸

Argentina - Composición aproximada de la presión tributaria sobre el flete Corredor AMBA-Rosario-Córdoba

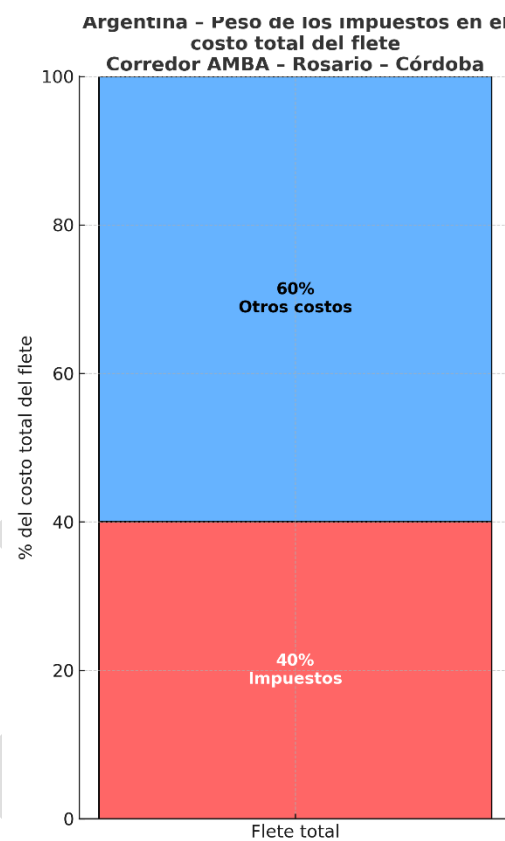


Diversas estimaciones sectoriales⁹ ubican este conjunto de tributos en torno al 38–42% del costo total del flete, con diferencias significativas según provincia y régimen impositivo local. Dicho en términos sencillos, de cada 100 pesos facturados en un viaje entre el AMBA, Rosario y Córdoba, entre 38 y 42 se destinan al pago de impuestos y tasas en sus distintas formas. La magnitud de esta carga explica buena parte de la pérdida de competitividad logística argentina.

⁸ ARCA (Agencia de Recaudación y Control Aduanero), 2024.

⁹ Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2024.

Para el caso argentino, el presente informe se concentra en los impuestos más relevantes, de mayor incidencia y con información relativamente accesible y comparable: combustibles, peajes, Ingresos Brutos, tasas municipales, patentes y contribuciones laborales. La elección responde a un criterio de claridad analítica, ya que el sistema tributario nacional se caracteriza por una gran cantidad de gravámenes superpuestos a nivel nacional, provincial y municipal, muchos de ellos de aplicación sectorial o local específica. Un abordaje exhaustivo de todas esas figuras demandaría páginas enteras de análisis impositivo altamente técnico, lo que volvería la lectura densa y de difícil aprovechamiento práctico.



Caso Brasil

Al comparar con Brasil, el cuadro muestra similitudes en la importancia del combustible, pero también diferencias notables en la estructura fiscal. En el corredor São Paulo–Rio de Janeiro o São Paulo–Curitiba, que concentran un volumen logístico equiparable al argentino, la presión tributaria se ubica en torno al 32–36 % del costo total del flete.¹⁰

El elemento central es el ICMS (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços), un tributo estadual que grava la circulación de bienes y la prestación de servicios, incluido el transporte. Su alícuota puede variar entre 12 % y 18 % según el estado, y se aplica sobre el valor facturado del servicio o del combustible. A diferencia de lo que ocurre en Argentina con el Impuesto a los Ingresos Brutos, el ICMS funciona

¹⁰ Confederação Nacional do Transporte (CNT), 2024.

como un IVA estadual con crédito fiscal, es decir, permite descontar lo pagado en etapas anteriores de la cadena. Esto genera una carga significativa en términos nominales, pero más ordenada y previsible, reduciendo la acumulación en cascada típica de Argentina.¹¹

El PIS (Programa de Integração Social) y la COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) son contribuciones federales que se aplican sobre la facturación de las empresas y representan aproximadamente entre 3,65 % y 9,25 %, dependiendo del régimen tributario (cumulativo o no cumulativo). En Argentina no existe un equivalente directo: lo más parecido sería el IVA, pero mientras en Argentina este se aplica sobre casi todos los bienes y servicios con un crédito fiscal a veces restringido, en Brasil PIS/COFINS funcionan como contribuciones específicas destinadas a la seguridad social.¹²

En materia de combustibles, Brasil también aplica el CIDE-Combustíveis (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), que grava la producción e importación de combustibles, aunque su incidencia efectiva es menor que los impuestos específicos argentinos (ICL/IDC). En este punto, Argentina carga más fuertemente el litro de gasoil, mientras que Brasil combina el ICMS estadual con la CIDE y el PIS/COFINS, lo que genera un costo distribuido en distintos niveles, pero con mecanismos de compensación parcial.

En cuanto a los peajes, Brasil tiene una red mucho más extensa de autopistas concesionadas, lo que eleva el peso operativo de este rubro. Sin embargo, el componente estrictamente impositivo dentro de la tarifa (principalmente IVA e impuestos menores incluidos en el boleto) resulta relativamente menor al argentino en términos porcentuales. Esto significa que el transportista brasileño paga más en peajes brutos, pero una proporción menor de ese monto corresponde a impuestos.

¹¹ Portal Gov.br – Ministério da Fazenda (Reforma Tributaria – IBS), 2024.

¹² Guia do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), 2024.

Por último, en el plano laboral, las contribuições sociais (encargos patronales sobre la nómina salarial) incluyen aportes al INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), el FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) y otros gravámenes específicos. Estas contribuciones rondan entre 25 % y 28 % del salario bruto, un nivel similar al argentino. La diferencia principal es que en Brasil el esquema está más centralizado a nivel federal, mientras que en Argentina las cargas laborales se suman a un sistema fragmentado donde además existen tasas municipales y provinciales que complejizan el cálculo.¹³

En suma, en un flete de São Paulo a Río, la estructura fiscal muestra aproximadamente un 60 % de la carga impositiva concentrada en combustibles e ICMS, y un 40 % repartido entre PIS/COFINS, contribuciones sociales, peajes y otros tributos menores. La diferencia fundamental con Argentina no es tanto el nivel de presión —que sigue siendo elevado en ambos casos— sino la lógica de aplicación: mientras que en Brasil predomina un sistema más integrado (ICMS + contribuciones federales), en Argentina se acumulan impuestos nacionales, provinciales y municipales muchas veces sobre los mismos ítems, lo que produce una “cascada impositiva” más difícil de transparentar y prever.

Caso México

En México, tomando como referencia los corredores Ciudad de México–Veracruz o Guadalajara–Manzanillo, la presión tributaria efectiva sobre el transporte de cargas se sitúa en un rango inferior, entre 25 % y 30 % del costo total del flete. Este nivel refleja una estructura tributaria más concentrada en impuestos federales y con menor dispersión territorial que en Argentina.¹⁴

El componente más relevante es el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) aplicado al diésel. Se trata de un impuesto federal, con una tasa fija por litro que se actualiza periódicamente, y que constituye una fuente central de ingresos

¹³ Portal Gov.br – Ministério da Fazenda (Reforma Tributaria – IBS), 2024.

¹⁴ Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP), 2023.

públicos. Sin embargo, en los últimos años el gobierno mexicano ha aplicado estímulos fiscales al IEPS, reduciendo o incluso eliminando temporalmente el cobro efectivo para atenuar el impacto del precio del combustible en la economía real. Esto implica que, en la práctica, los transportistas muchas veces pagan un monto inferior al que correspondería por la tasa plena.¹⁵

El segundo gran componente es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya alícuota general es del 16 %. En el caso del transporte de bienes, el servicio está gravado, aunque en ciertos supuestos (por ejemplo, transporte internacional de carga) puede estar exento o sujeto a tasa cero. El IVA, junto con el IEPS, representa más de la mitad de la presión tributaria efectiva sobre el transporte carretero en México.

En materia de peajes, México cuenta con una de las redes más extensas de autopistas concesionadas de América Latina, y las tarifas son elevadas en términos absolutos. Sin embargo, la porción impositiva de esas tarifas es reducida: se limita básicamente al IVA incluido en la factura del peaje, sin la proliferación de tasas locales o provinciales que caracterizan al caso argentino. Esto significa que el costo de los peajes es alto, pero el peso tributario dentro de ese costo es bajo.

Respecto a las contribuciones sociales y laborales, la estructura es más liviana que en Argentina y Brasil. El empleador aporta al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), al Infonavit (vivienda) y al Sistema de Ahorro para el Retiro (SAR). En conjunto, estas cargas patronales representan entre 15 % y 20 % del salario bruto, bastante por debajo del 25–30 % observado en Argentina o Brasil. Este diferencial contribuye a que la presión impositiva global sobre el flete sea menor en México.¹⁶

Un aspecto clave es la ausencia de tributos subnacionales equivalentes a los argentinos. México no tiene un impuesto comparable al Impuesto a los Ingresos Brutos provincial, ni tasas municipales de seguridad e higiene aplicadas a la

¹⁵ La Secretaría de Hacienda (SHCP), Gobierno de México, 2024.

¹⁶ Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), 2024.

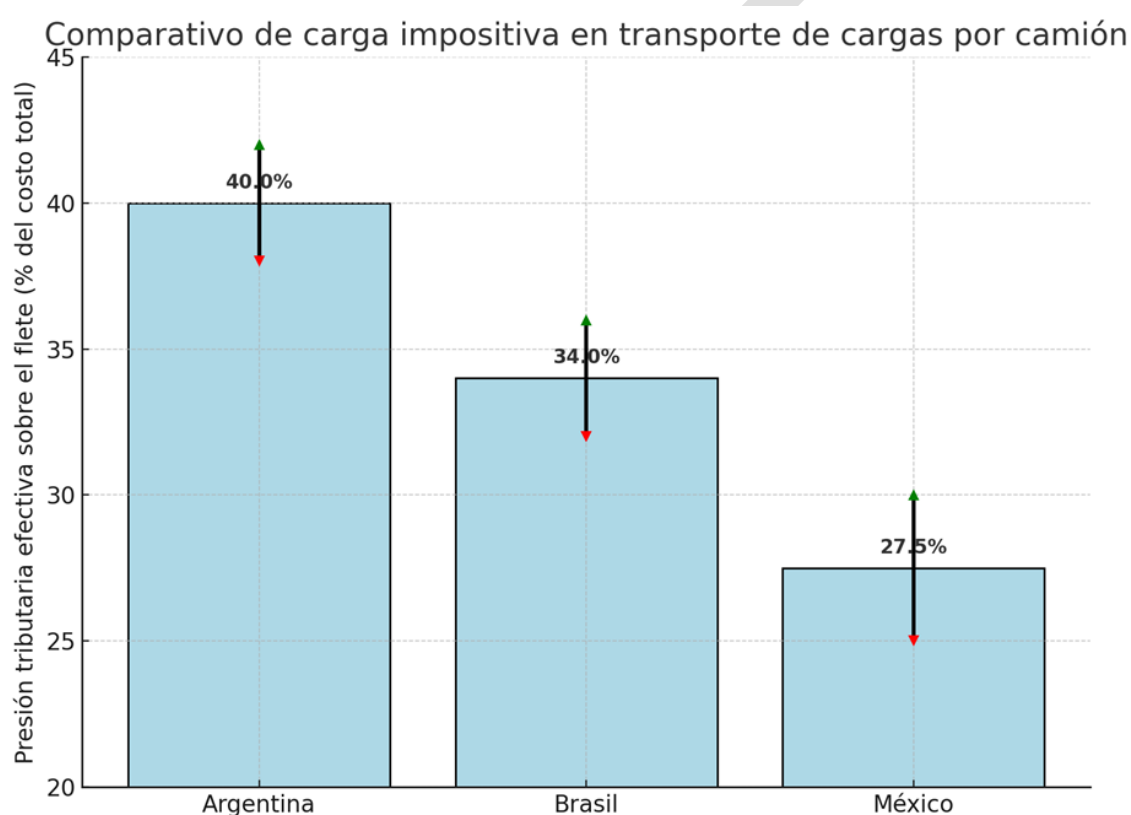
facturación del transporte. Tampoco existe un equivalente directo a la patente automotor como en Argentina: el transporte está gravado patrimonialmente a través del Tenencia vehicular, que desde 2012 dejó de ser un impuesto federal y quedó en manos de los estados, muchos de los cuales lo han eliminado o reducido drásticamente. En la práctica, para los transportistas profesionales, la tenencia tiene hoy un peso muy inferior al de la patente en Argentina.

En síntesis, el régimen tributario mexicano presenta una carga efectiva más baja y simple que la argentina, basada en un esquema de impuestos federales (IEPS + IVA + aportes sociales), con programas de estímulo que reducen la presión sobre el diésel y sin la multiplicidad de tributos provinciales y municipales que caracterizan al sistema argentino.

Conclusiones

El análisis comparado de la presión tributaria sobre el transporte de cargas en Argentina, Brasil y México permite visualizar con claridad las asimetrías estructurales que enfrenta la logística regional. Tres tendencias principales se desprenden del estudio. En primer lugar, Argentina presenta la carga fiscal más elevada, con un sistema fragmentado entre Nación, provincias y municipios que multiplica los gravámenes sobre los mismos ítems (combustible, facturación, patrimonio del vehículo), generando una verdadera “cascada impositiva” que se traslada directamente al costo por kilómetro recorrido. En segundo lugar, Brasil se ubica en un punto intermedio: su esquema impositivo combina un peso relevante del ICMS estadual con contribuciones federales como PIS y COFINS, pero lo hace bajo un sistema de créditos fiscales que ordena mejor la recaudación, aun cuando los peajes extendidos encarecen el viaje. En tercer lugar, México exhibe la estructura más liviana: la presión efectiva se concentra en IEPS e IVA sobre combustibles y en contribuciones sociales más bajas, lo que resulta en un costo impositivo relativamente menor y en una competitividad superior del transporte por carretera frente a sus pares sudamericanos.

En términos numéricos, la diferencia es contundente. En un flete tipo, el corredor AMBA–Rosario–Córdoba enfrenta una presión impositiva que equivale a cuatro de cada diez pesos facturados. Este nivel supera en 6 puntos porcentuales a Brasil y en más de 12 a México. La consecuencia inmediata es una pérdida de competitividad logística argentina, tanto en el plano regional como en el interno: el mayor costo fiscal encarece el transporte de insumos y productos, impactando en la estructura de precios y, en última instancia, en el costo de vida del trabajador del sector y de la sociedad en su conjunto.



Desde una perspectiva política y sindical, esta situación pone en evidencia la necesidad de discutir mecanismos de alivio tributario específicos para el transporte de cargas. Entre las alternativas se destacan la implementación de un diésel profesional con crédito fiscal pleno, que reduzca la incidencia del IVA y de los impuestos específicos en el gasoil, y la disminución de alícuotas de Ingresos Brutos aplicadas al transporte interjurisdiccional, que hoy generan un sobre costo desproporcionado. Asimismo, resulta clave avanzar en una armonización de tasas municipales que elimine superposiciones y arbitrariedades locales, simplificando la carga administrativa y financiera de las empresas transportistas.

Finalmente, el contraste con Brasil y México aporta una enseñanza valiosa: no se trata solamente de la magnitud de la presión tributaria, sino también de la calidad y previsibilidad del sistema impositivo. En Brasil, aun con alícuotas altas, los mecanismos de crédito fiscal permiten una planificación más clara y reducen la acumulación en cascada. En México, la simplicidad de un sistema más concentrado en impuestos federales evita la dispersión y facilita el acceso a estímulos en contextos de alta inflación de combustibles. Para Argentina, entonces, la conclusión es doble: reducir la presión efectiva es urgente, pero también lo es simplificar el esquema tributario, haciéndolo más transparente y menos distorsivo para un sector que es esencial para la producción y la integración territorial del país.