

Comparativo parque automotor de camiones de Argentina y Brasil

En toda economía moderna, el transporte por carretera representa un componente esencial para la circulación de bienes, la integración territorial y el desarrollo productivo. En países con vastas extensiones geográficas, este sistema no solo permite conectar regiones distantes, sino que constituye una herramienta clave para garantizar el abastecimiento interno, el comercio interregional y la actividad exportadora. Dentro de esta estructura, el camión es mucho más que un vehículo: es una unidad productiva móvil que cumple una función estratégica en el movimiento de mercancías, en la generación de empleo y en el sostenimiento de las cadenas logísticas nacionales.

La eficiencia, seguridad y competitividad del transporte de cargas dependen en gran medida del estado del parque automotor que recorre diariamente las rutas. La antigüedad de los camiones no es un detalle menor ni una cuestión meramente técnica; es un factor que incide directamente en la calidad del servicio, en los costos operativos, en el desempeño de los trabajadores y en la seguridad vial. Vehículos con muchos años en circulación acumulan desgaste, requieren mayores inversiones en mantenimiento, presentan rendimientos mecánicos decrecientes y, en muchos casos, carecen de los sistemas modernos de seguridad activa y pasiva que hoy forman parte de los estándares internacionales.

La renovación del parque automotor es, por tanto, una dimensión clave para pensar un transporte más eficiente, sustentable y justo. Mantener una flota envejecida implica no solo una pérdida de productividad para el sector, sino también una mayor exposición a riesgos, una presión adicional sobre los trabajadores y un freno estructural al desarrollo logístico de los países. Por el contrario, avanzar hacia flotas más modernas significa reducir consumos, optimizar tiempos, mejorar las condiciones laborales y elevar los niveles de seguridad en la circulación.

Reflexionar sobre la antigüedad de los camiones no es simplemente un ejercicio técnico, sino una necesidad urgente si se busca consolidar un modelo de transporte más robusto, más humano y acorde a los desafíos contemporáneos. Se trata de reconocer que detrás de cada unidad que envejece, hay un sistema que se desgasta; y que detrás de cada renovación, hay una oportunidad para fortalecer el trabajo, la logística y el país.

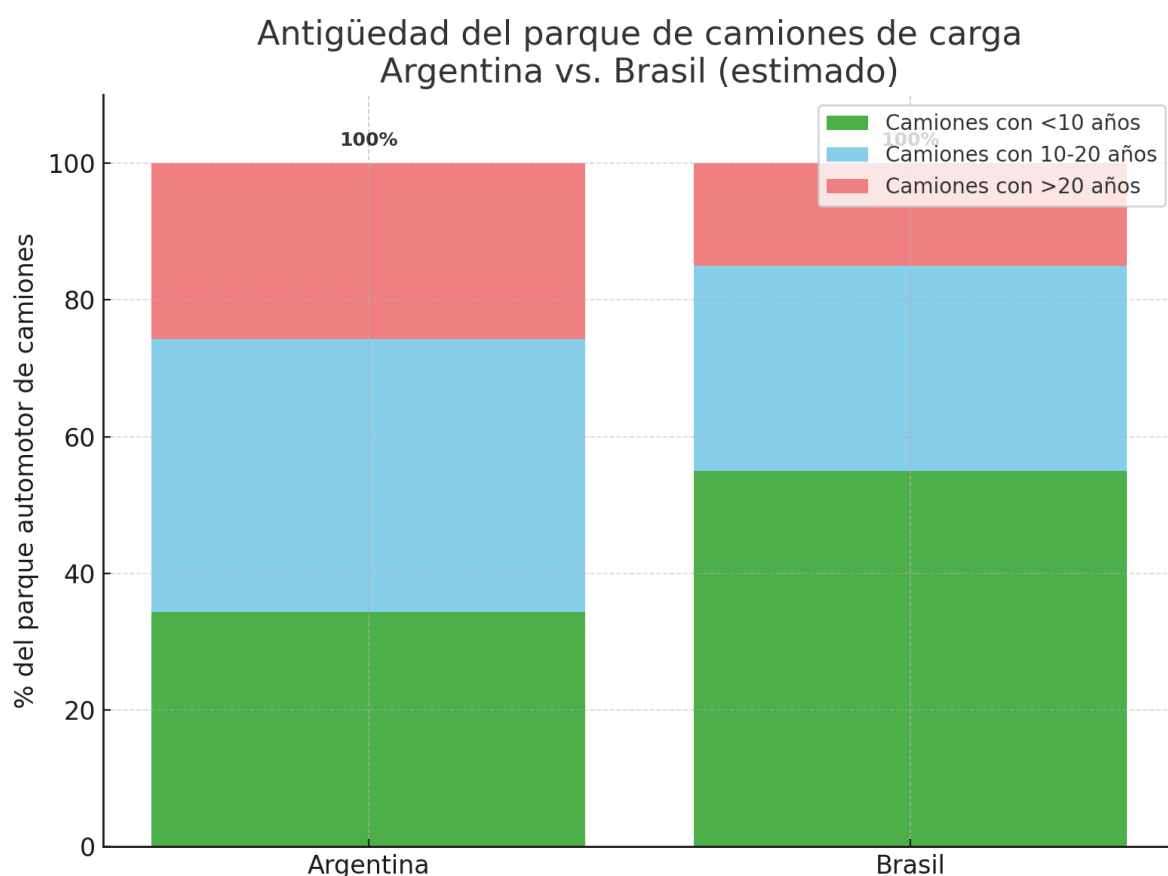
Comparativo Argentina y Brasil

En Argentina, el parque automotor de camiones presenta un evidente envejecimiento estructural. De acuerdo con estimaciones recientes, más del 40 % de los vehículos de carga en circulación tienen entre 10 y 20 años de antigüedad, mientras que cerca del 26 % supera los 20 años.¹ Apenas el 34 % de la flota corresponde a unidades con menos de una década en funcionamiento. Esta distribución etaria da como resultado una edad promedio cercana a los 15 años.² Esta situación no solo genera una menor eficiencia operativa, sino que además incrementa de manera constante los costos de mantenimiento, el consumo de combustible y los riesgos en términos de siniestralidad vial. Brasil, por su parte, si bien no está exento de desafíos similares, presenta una edad promedio algo más contenida: los camiones pesados de carga tienen en promedio 11 años.³ Esta diferencia, aunque moderada en apariencia, puede implicar un impacto significativo cuando se proyecta sobre millones de kilómetros recorridos por año por cada flota nacional.

¹ Dirección Nacional de Registro del Automotor (DNRPA), 2024.

² AFAC – Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes, 2024.

³ International Council on Clean Transportation, 2024.



Los efectos del envejecimiento vehicular son múltiples y acumulativos. En primer lugar, desde el punto de vista estrictamente económico, se estima que, por cada año adicional de uso, un camión pierde alrededor de un 1 % de eficiencia en el consumo de combustible.⁴ Así, una unidad con 10 años puede consumir un 10 % más de diésel que una equivalente nueva. Este diferencial, aplicado a recorridos de larga distancia y sumado al precio internacional del gasoil, genera una presión constante sobre los márgenes de ganancia y la competitividad del sector transportista. A esto se suman los costos crecientes de mantenimiento y reparación, que aumentan aproximadamente un 20 % en camiones de más de una década, debido a la necesidad de sustitución frecuente de piezas, problemas estructurales por fatiga de materiales y menor disponibilidad de repuestos específicos.⁵

⁴ Universidad de Michigan. *Efecto del envejecimiento vehicular sobre el consumo de combustible*. 2023.

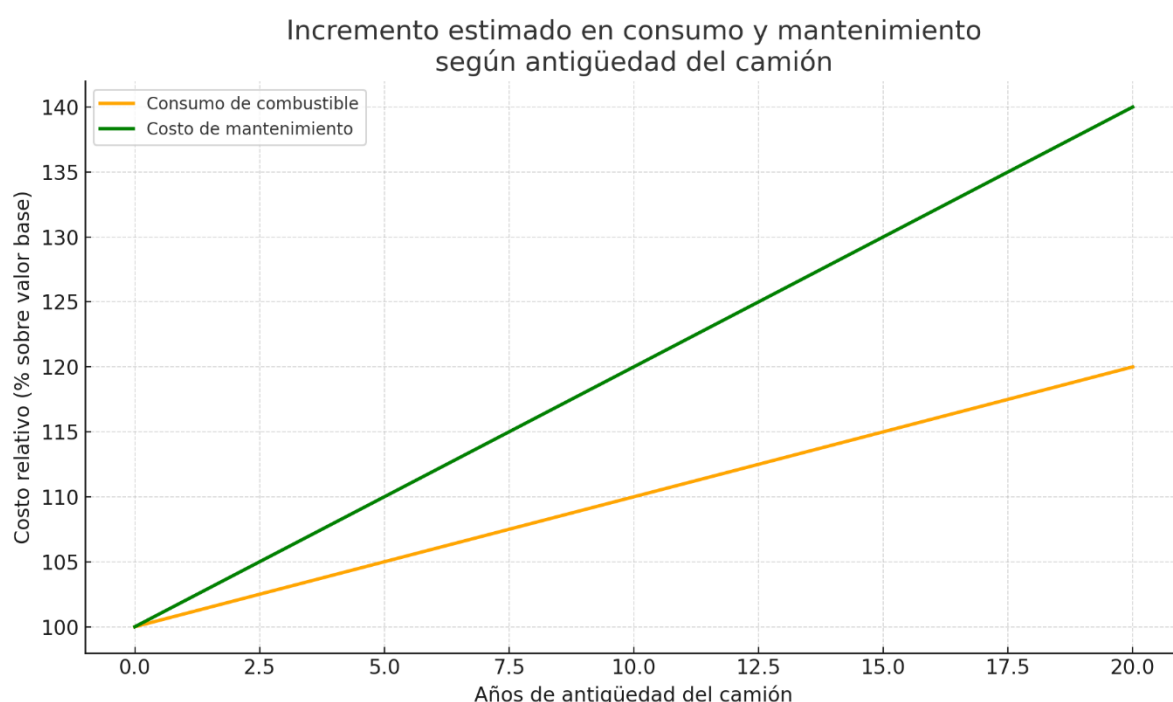
⁵ U.S. Environmental Protection Agency (EPA). 2023.

Sin embargo, existen otros costos —menos visibles, aunque no menos importantes— que derivan de este mismo problema. Una flota envejecida es, además, una flota más riesgosa. Camiones con sistemas de frenos, dirección o suspensión deteriorados presentan mayor propensión a fallas mecánicas, especialmente en condiciones adversas o en rutas con infraestructura deficiente. Este deterioro técnico no solo expone al chofer a mayores riesgos, sino que también compromete la seguridad de terceros y eleva el nivel general de siniestralidad vial. Las estadísticas en la región muestran que una parte importante de los accidentes de tránsito en corredores de carga involucran vehículos pesados con problemas mecánicos o falta de mantenimiento adecuado.⁶

En contraposición, los vehículos modernos no solo son más eficientes desde el punto de vista energético, sino que integran sistemas avanzados de asistencia a la conducción, como el frenado automático de emergencia, el control de estabilidad, la asistencia en pendientes o los sistemas de alerta de fatiga. Estas tecnologías no solo reducen los riesgos de accidentes, sino que también permiten disminuir el desgaste de componentes, prolongar la vida útil de la unidad y optimizar la operación general. El acceso a estos sistemas, sin embargo, está directamente vinculado a la renovación de flotas. En países donde las unidades tienen más de 15 o 20 años, estos equipamientos simplemente no están disponibles o resultan económicamente inviables de incorporar.

⁶ Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA), 2024.

Según el estudio realizado por la FMCSA (EEUU), casi el 25 % de los accidentes que involucran camiones de gran tamaño se deben a fallas en los frenos, considerada una de las causas mecánicas más frecuentes. También se detecta que un 55 % de los camiones involucrados en un accidente presentaba al menos una falla mecánica (freno, neumático, luces, etc.).



La falta de políticas activas de renovación del parque automotor, así como las dificultades de financiamiento que enfrentan pequeñas y medianas empresas de transporte —y también los trabajadores independientes—, contribuyen a mantener esta situación de estancamiento tecnológico. En el caso argentino, el desfase cambiario, la inflación y el costo elevado del crédito son obstáculos que hacen difícil la adquisición de nuevas unidades. Esta barrera no solo afecta a los empresarios transportistas, sino que también repercute directamente en las condiciones de trabajo de los choferes, quienes deben operar vehículos más inseguros, más ineficientes y exigentes desde el punto de vista físico y mental.

En comparación con Brasil, donde existen mecanismos más desarrollados de crédito y programas de modernización sectorial (aunque no exentos de limitaciones), Argentina aparece rezagada tanto en edad promedio como en volumen de renovación anual del parque de camiones. Este atraso tecnológico afecta tanto la seguridad como la competitividad del transporte nacional, especialmente frente a un contexto de apertura comercial regional y mayor circulación de cargas transfronterizas.

La antigüedad del parque automotor tiene un impacto directo y medible en los costos operativos del transporte. Al comparar la edad promedio de los camiones de carga en Argentina (15 años) con la de Brasil (11 años), se puede estimar que operar un vehículo en el país representa un costo adicional significativo exclusivamente atribuible al envejecimiento de la flota. Por cada año de uso, un camión pierde en promedio un 1 % de eficiencia en el consumo de combustible, lo que implica que una unidad argentina promedio podría consumir aproximadamente un 4 % más de gasoil que su par brasileño. A esto se suma un aumento progresivo en los costos de mantenimiento, estimado en al menos un 15 % más en unidades que superan los 10 años de antigüedad, como es el caso de la mayoría de los camiones argentinos. Si se ponderan ambos factores —consumo y mantenimiento—, puede calcularse que operar un camión en Argentina cuesta cerca de un 10 % más que en Brasil, únicamente debido a su mayor antigüedad. Esta diferencia no solo compromete la rentabilidad del sector, sino que también agrava las asimetrías competitivas en el transporte regional.

En este escenario, resulta evidente que la antigüedad del parque automotor no puede ser abordada como un dato secundario, sino como una variable estructural que incide sobre la economía del transporte, la seguridad del trabajador y el sistema logístico en su conjunto. La renovación de la flota no es simplemente una cuestión de inversión en vehículos nuevos, sino una herramienta clave para mejorar la eficiencia energética, reducir costos operativos, disminuir accidentes y dignificar el trabajo del chofer profesional.

Conclusión

La antigüedad del parque automotor de camiones en Argentina representa una limitación estructural que atraviesa de forma transversal a todo el sistema de transporte de cargas. En un país donde el camión es la principal herramienta para conectar regiones, sostener el abastecimiento interno y dinamizar el comercio, operar con una flota envejecida no es solo una cuestión técnica o financiera, sino una restricción concreta al desarrollo económico, logístico y territorial.

El peso operativo de una flota con edad promedio de 15 años se traduce en menores niveles de eficiencia energética, mayores costos de mantenimiento, tiempos operativos más extensos y condiciones laborales más exigentes para los conductores. Esta situación se agrava por la falta de equipamiento moderno en materia de seguridad, lo que compromete la integridad del sistema en su conjunto. A su vez, las pequeñas y medianas empresas —junto con los trabajadores independientes— enfrentan enormes barreras para renovar sus unidades, dadas las condiciones macroeconómicas, la escasez de financiamiento accesible y el alto costo de los vehículos nuevos.

Comparado con Brasil, que si bien enfrenta desafíos similares ha logrado contener parcialmente el envejecimiento mediante herramientas crediticias e incentivos sectoriales, el rezago argentino adquiere dimensiones preocupantes tanto en términos de competitividad regional como de integración logística. El diferencial en la edad promedio entre ambos países, aparentemente moderado, genera impactos acumulativos sobre millones de kilómetros recorridos cada año, consolidando asimetrías estructurales que afectan la rentabilidad y sostenibilidad del sector transportista nacional.

Frente a este escenario, resulta imprescindible pensar en políticas activas que aborden la renovación del parque automotor como una estrategia de desarrollo. La incorporación de unidades más modernas no solo permitirá reducir costos y mejorar la eficiencia, sino también dignificar el trabajo de miles de choferes y fortalecer un eslabón crítico para la economía real del país. En definitiva, renovar camiones no es solo cambiar vehículos: es invertir en productividad, en seguridad y en un modelo logístico acorde a los desafíos del siglo XXI.