

# ANÁLISIS DEL SECTOR LOGÍSTICO

El Faro ilumina la logística

**Tierra del Fuego**  
Septiembre 2025



La logística tiene un rol clave en la economía y más en nuestra provincia dado los desafíos que presenta por nuestra ubicación. Nos permite superar la fricción de la distancia y crear convergencia espacial entre la oferta y la demanda (Barbero, 2010).

En este Faro desde Finnova analizamos los principales indicadores del sector para entender de qué forma se desarrolla en Tierra del Fuego.

Primero analizamos la evolución según la vía de comunicación, incluyendo la conectividad digital como vía extra sobre todo al considerar la prestación de servicios.



## Transporte Marítimo

Respecto de la infraestructura marítima existiendo puertos (Ushuaia y YPF-Muelle Terminal Orión) y dos terminales marítimas de carga petroleras (Río Cullen y Cruz del Sur), a saber:

**Puerto Ushuaia**  
Mixto

**Puerto YPF-Muelle Terminal Orión**  
Mixto

**Cruz del Sur**  
Privado

**Río Cullen**  
Privado

# 45,4%

Exportaciones con origen en la provincia que se transportan por vía fluvial-marítima

### Principales destinos



Santa Lucía, Brasil



Japón



Estados Unidos



Rusia



Francia



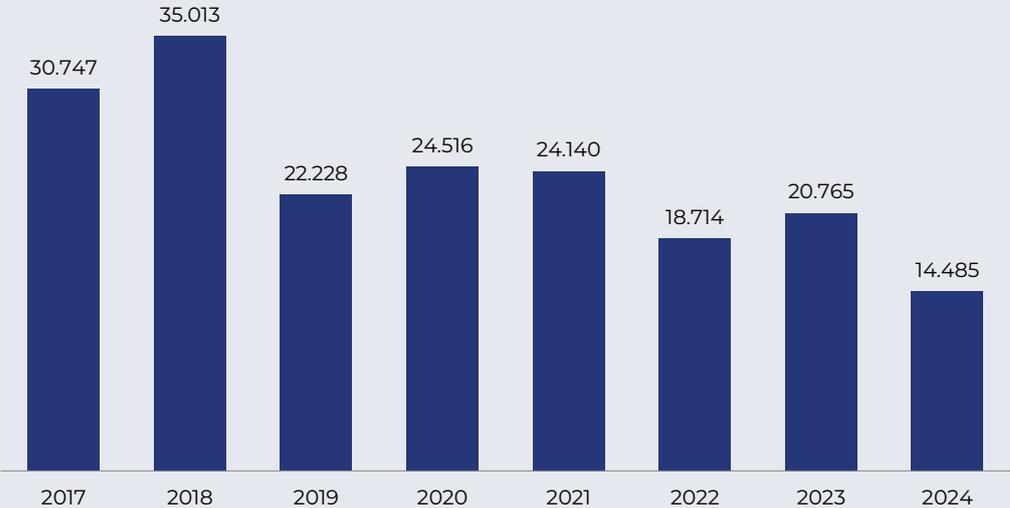
Polonia

- Como se observa en las Figuras 2 y 3, **el transporte de cargas en dichos puertos se encuentra en descenso en los últimos años**, tanto para la carga transportada en contenedores como la transportada a granel. El menor dinamismo en el movimiento portuario se vincula, en el caso de la carga a granel, con la merma en la producción del sector hidrocarburífero, ya que la mayor parte de la carga transportada es, tanto de cabotaje como internacional, de Combustibles y Energía. En el caso de la carga transportada en contenedores puede responder



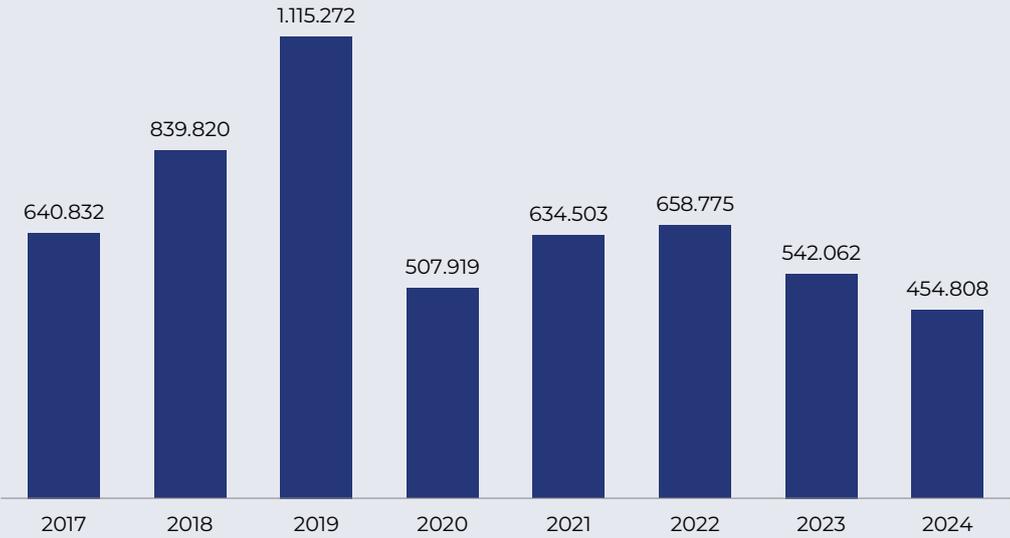
a un menor dinamismo en el aprovisionamiento de insumos para la industria electrónica, lo cual se vincula también con una menor producción y envío al resto del país.

Figura 1. Contenedores transportados, Tierra del Fuego, 2017-2024  
En unidades



Fuente: Dirección Provincial de Puertos.

Figura 2. Carga no containerizada, Tierra del Fuego 2017-2025  
En toneladas



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación.





## Transporte carretero

# 1.393 km

Infraestructura vial de la provincia de Tierra del Fuego se constituye de rutas y caminos

# 670 km

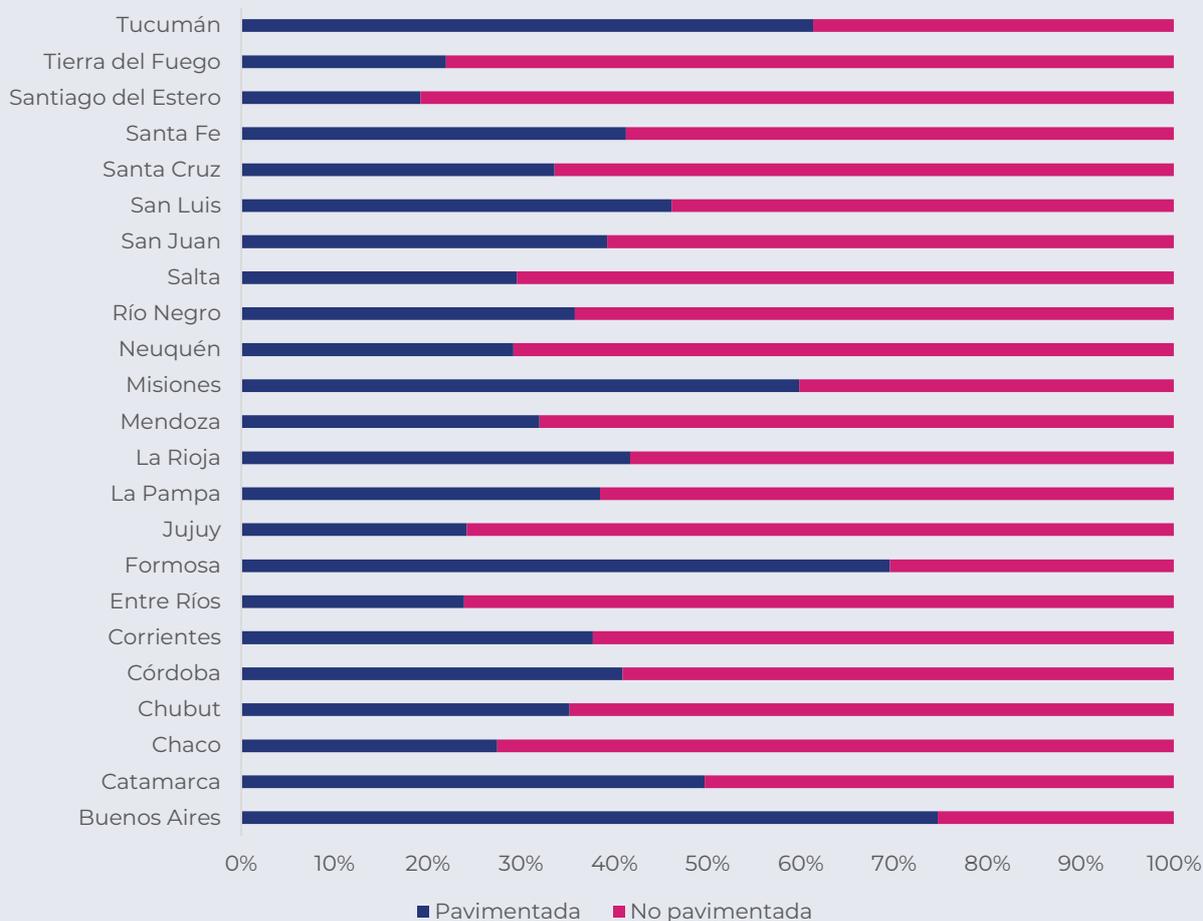
Jurisdicción nacional

# 723 km

Jurisdicción provincial

- Dentro del tramo de gestión nacional el 55% del total de km tiene una superficie de ripio y el 45% restante se encuentra pavimentado. Por su parte, la totalidad de los km de ruta de gestión provincial son caminos de tierra. **Se trata de un nivel de pavimento sumamente bajo que determina una calidad de infraestructura vial defectuoso**, ya que a nivel nacional las rutas de gestión nacional se encuentran pavimentadas en un 91% y las de gestión provincial en un 55%.

Figura 3. Red vial de las provincias argentinas según el tipo de suelo, 2023.



Fuente: Consejo Federal de Inversiones.

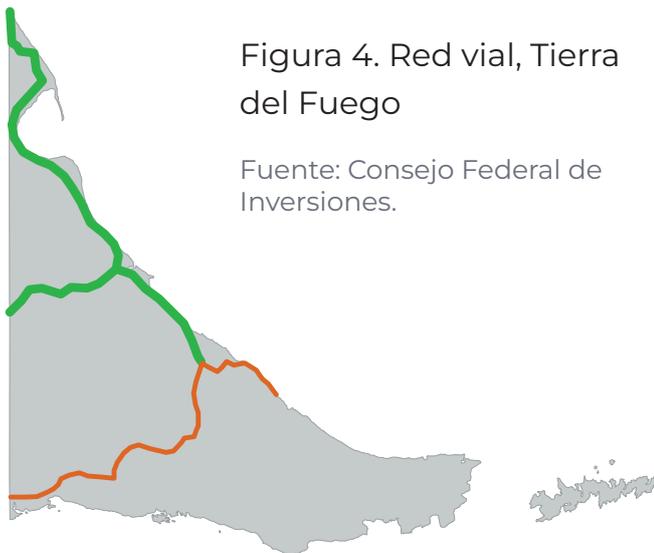


## Estado de la red

# 42,8%

Regular, bueno y muy bueno

Dicho valor se ubica por debajo de la media nacional en la cual el indicador se ubica en **67,3%**.



- **Dentro de los servicios de transporte terrestre, los viajes intra-provinciales tienen una distancia media de 108 km y transportan una carga media de 63.653 toneladas. Se trata de la quinta distancia media más baja de todo el país, por detrás de Jujuy (106 km), Neuquén (92 km), San Juan (77 km) y Tucumán (58 km). Sin embargo, la provincia austral ostenta la carga media más reducida de todo el país.**
- **La carga que se moviliza desde Tierra del Fuego hacia otras provincias de forma terrestre recorre**

**una distancia media de 2.693 km y moviliza una carga media de 418.112 toneladas.** En términos de la distancia media, se trata de un valor muy por encima de la media nacional (727 km), mientras que en términos de la carga media transportada resulta un valor sumamente bajo respecto a la media nacional (392.321.527 toneladas). **El 59,1% de dicha carga tiene como destino las provincias de Chubut, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Córdoba, Santa Cruz y Buenos Aires.**

- **Existe una flota de transporte automotor de 61.453 unidades, de las cuales el 71,6% se corresponde con automóviles particulares.** En lo referido a las unidades vinculadas al transporte de la producción, 3.124 (5,1%) unidades corresponden a transporte pesado y 13.217 (21,5%) a utilitarios. Finalmente, las 1.132 (1,8%) unidades restantes corresponden a colectivos pertenecientes al sistema de transporte de pasajeros.
- **En toda la red vial provincial existen 32 estaciones de servicio, lo que implica que se deben recorrer, en promedio, 43,5 km para encontrar una. Este valor es aproximadamente el doble del valor nacional, que asciende a 23,1**

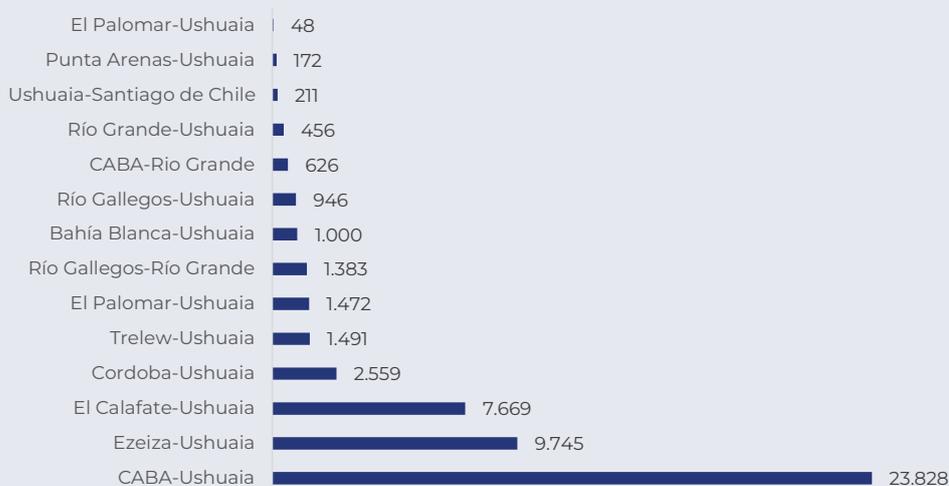


**km.** La medida es sumamente relevante porque indica a los transportes de carga las distancias que deben transitar hasta encontrar una estación de servicio y permite optimizar los costos en combustible.

## Transporte aéreo

- **La infraestructura de transporte aéreo se compone de dos aeropuertos, uno en Ushuaia y otro en Río Grande, ambos concesionados a empresas privadas.** El aeropuerto de la ciudad capital presenta conexiones comerciales tanto a destinos nacionales como internacionales, siendo los primeros los más relevantes. **La mayor cantidad de embarcaciones tiene como destino los aeropuertos de Aeroparque y Ezeiza, seguidos de El Calafate y Córdoba. El destino internacional más relevante es Santiago de Chile.**
- Por su parte, las principales rutas que conectan los distintos puntos del país con la provincia de Tierra del Fuego se observan en la Figura 5.

Figura 5. Principales rutas aéreas hacia Tierra del Fuego según la cantidad de vuelos, 2017-2024. En cantidad de vuelos



Fuente: Elaboración propia en base a ANAC.

- **En términos de la cantidad de pasajeros transportados en el 2024 el aeropuerto de Ushuaia ocupa el 8° puesto dentro del ranking de aeropuertos nacionales, mientras que el aeropuerto de Río Grande ocupa el puesto 26° (ANAC).**
- **El transporte de carga aérea con origen en la provincia de Tierra del Fuego tiene relativamente poca relevancia dentro de la logística productiva, ya que movilizó tan solo 1.610 toneladas en el 2023 y sólo a destinos de cabotaje.** La ciudad de Río Grande es el origen de la mayor parte de ella (86,8%), ya que el aeropuerto de la ciudad capital tiene como principal actividad la conectivi-



dad turística. Los destinos de la carga movilizada fueron las provincias de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Santa Cruz, Chubut y Córdoba.

- **Por su parte, la carga que se moviliza por vía aérea hacia la provincia de Tierra del Fuego es aún menor, a saber 1.184 toneladas. La misma tiene como principal origen la provincia de Buenos Aires (94,2%).**



## Conectividad digital<sup>1</sup>

- **La infraestructura de conectividad digital existente dentro de la provincia es importante debido a que resulta un insumo fundamental para incrementar la eficiencia de los procesos productivos**, en un contexto de fuertes cambios tecnológicos donde la capacidad de captar y procesar grandes volúmenes de datos resulta una ventaja comparativa.

# 434 km

De fibra óptica que conecta cinco localidades

# 125.694

Cantidad de fueguinos/as a los que le brinda servicio de internet

- **El 52,9% de los mismos pertenece a la localidad de Río Grande, el 45% a Ushuaia y el 4,6% restante a la ciudad de Tolhuin . La misma pertenece a la Red Federal de Fibra Óptica (REFEFO) gestionada por la empresa estatal ARSAT.**
- Luego de la pandemia de COVID-19 los accesos a internet totales a nivel provincial crecieron de forma sostenida hasta la actualidad. Durante el mes de marzo de 2025 (último dato disponible), se registraron 183.207 accesos, 6,4% más que los registrados al comienzo de la serie en diciembre de 2016. A pesar del crecimiento registrado, la participación de la provincia en el total de accesos nacional se ubica en 0,4%, -1 p.p. que al comienzo de la medición.
- Consideramos la cantidad de accesos de parte de las organizaciones (en contraposición a las residenciales) como una aproximación de la infraestructura de

<sup>1</sup> Se incluye la infraestructura de conectividad digital y sus indicadores de desempeño como parte de una mirada amplia del sector logístico, ya que se entiende que el mismo resulta un servicio esencial para la actividad productiva y un soporte fundamental para incrementar su eficiencia.

<sup>2</sup> La información oficial indica que las cinco localidades cuentan con el servicio prestado por la REFEFO, sin embargo, sólo se brinda información acerca de la cantidad de conexiones en las tres localidades mencionadas.



conectividad por parte del sector productivo. Los mismos presentan un tendencia opuesta, ya que decrecen tanto en valor absoluto como en participación dentro del total. En efecto, mientras que en diciembre de 2017 se registraron 11.325 accesos de parte de organizaciones, en marzo de 2025 se registraron 10.608, es decir, -6,3% menos. Consecuentemente, su participación disminuyó de 8,1% en enero del 2020 a 5,8% del total de accesos.

Figura 6. Accesos a internet totales (en cantidad) y de organizaciones (en %), Tierra del Fuego, 2016-2025



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

- Otro indicador relevante para cuantificar la calidad de la infraestructura de conectividad es la penetración del servicio de internet por conexión fija, la cual se mide a partir de considerar la cantidad de accesos a internet por cada 100 habitantes. En todo el país este indicador mantiene una tendencia positiva a lo largo del tiempo, en línea con la mayor adopción de este servicio por parte de las personas, pero también de su mayor integración en los procesos productivos.
- **La penetración del servicio de internet en Tierra del Fuego es la cuarta más elevada de todo el país, ya que fue de 30,1 accesos por cada 100 habitantes, ubicándose por detrás de Ciudad Autónoma de Buenos Aires (47,9), La Pampa (34,9) y San Luis (33,1). Asimismo, el registro provincial se ubica muy por encima de la media nacional, la cual se encuentra en 25,1 accesos por cada 100 habitantes.**
- En cuanto a la calidad del servicio de internet, la misma se cuantifica a partir de la velocidad media de descarga medida en megabits por segundo (Mbps). Debido a las mejoras tecnológicas ocurridas en los últimos años este indicador se ha incrementado dramáticamente. Aun así, existen marcadas diferencias regionales.



- La provincia de Tierra del Fuego presenta una performance bastante pobre en cuanto a este indicador. En efecto, **al primer trimestre del 2025 se registró una velocidad media de descarga de 50,4 Mbps, mientras que la media nacional se ubicó en 137,6 Mbps. Dentro del total de las provincias argentinas, Tierra del Fuego se ubica como la de peor calidad del servicio de internet fija.**
- Este déficit se constituye como un severo limitante para el desarrollo de sectores que utilizan intensivamente este servicio, a la vez que limita el potencial de adopción de nuevas tecnologías sumamente potentes como la inteligencia artificial generativa en sectores tradicionales.

Figura 7. Velocidad media de descarga del servicio de internet fija, 2014-2025  
En Mbps



Fuente: Elaboración propia en base a ENACOM.



# ¿Cuál es el impacto del sector logístico en Tierra del Fuego?



## Producción

- Es muy difícil estimar cuánto se gasta en logística en Tierra del Fuego, dado que abarca una amplia variedad de servicios, tanto para empresas como hogares. Incluso depende de si se considera solo lo que tiene origen en la provincia, lo que tiene destino en ella, o los gastos que se erogan desde la misma.
- Esta complejidad, sumada a la falta de estadísticas oficiales provinciales sobre el gasto o la demanda, no permite determinar el tamaño real del sistema logístico considerando el gasto y sus efectos totales, directos e indirectos, mirando hacia atrás la cadena de compras.
- Una alternativa es adoptar una mirada desde la oferta, lo cual es pertinente dado que la logística en general no es un servicio tan consumido directamente por los hogares, sino que mayormente responde a una demanda derivada: los consumidores y empresas desean otros bienes y servicios que requieren logística. Por ello, **una visión de oferta permite estimar cuántos otros bienes y servicios se pueden generar a partir de cierta cantidad de insumos logísticos.**

# 491,8

## Pagos de salarios y otros del sistema logístico

Millones de dólares

Valores del primer semestre 2025

Lo que representa el **9,1%** del Valor Agregado Bruto (VAB) provincial.

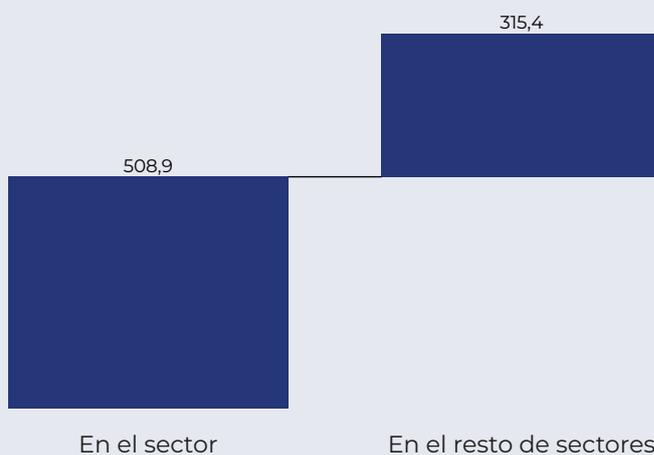
- **Estos ingresos, sumados al pago de márgenes comerciales, impuestos, la compra de insumos y el uso de maquinaria por 95,4 millones de dólares posibilitan la producción de los servicios logísticos** que son utilizados por numerosas actividades para recibir o enviar bienes y servicios con otras regiones. **En concreto, la producción de estos servicios asciende a 587,2 millones de dólares de 2025, lo que representa el 7,7% del Valor Bruto de Producción (VBP) provincial.**
- Como vemos, la producción del sector logístico se genera combinando recursos



básicos, como trabajo y capital (reflejados en el Valor Agregado Bruto, VAB), con insumos provenientes de otros sectores. Esta interacción permite alcanzar un nivel de producción total mayor, denominado Valor Bruto de Producción (VBP).

- **La logística, además, es un servicio esencial para el funcionamiento de múltiples actividades económicas.** Su interrupción puede frenar la producción en gran parte de la región. Por eso, para dimensionar con precisión su importancia, no basta con analizar cuánto insume de otros sectores, sino también **cuánto aporta como proveedor.** De este modo, podemos identificar su contribución específica y evaluar el verdadero peso del sistema logístico.
- Si hacemos un **ejercicio hipotético**, donde la producción depende solo de los recursos básicos del sector logístico, éste permitiría generar **824,3 millones de dólares (a valores de 2025) en toda la provincia.** Esto representa el 10,8% de la producción total de la isla, que asciende a 7.620,3 millones de dólares, incluyendo ventas intermedias y finales. En otras palabras, bajo este escenario, **la influencia indirecta** de la logística hace que su peso en la producción total aumente en 3,1 puntos porcentuales, pasando de 7,7% a 10,8%.
- Dicho más simple: el pago de salarios y otros ingresos en logística no solo permite generar gran parte de la producción propia del sector (508,9 millones de dólares), sino que también asegura el abastecimiento para otras actividades.
- En concreto, se estima que su efecto indirecto posibilita la producción de **315,4 millones de dólares en otros sectores.** Lo cual es una magnitud muy superior a lo que el subsistema precisa de otros sectores vía compra de insumos; magnitud estimada en 95,4 millones de dólares. Esto resalta y es congruente con su rol como proveedor estratégico de una amplia gama de actividades.

Figura 8. Distribución del efecto del VAB logístico (U\$S 491,8 M), en la producción de Tierra del Fuego 2025.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OCDE e INDEC.





## Empleo<sup>3</sup>

# 2.887

Representa el 8,1% del total

Cuarto trimestre de 2024

Registro máximo alcanzado en puestos de trabajo registrados en el sector logístico

En términos de empleo, representatividad de cada medio

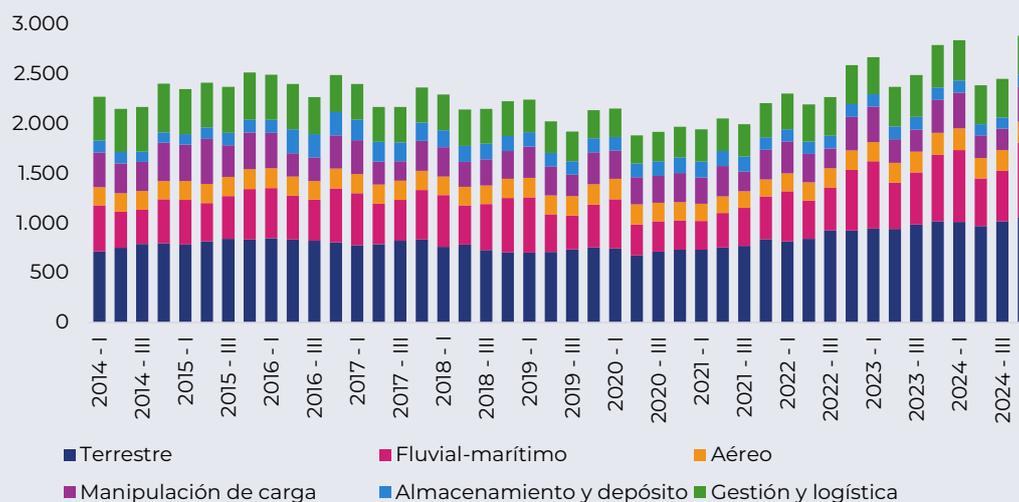


- Por otro lado, también forman parte del empleo en el sector logístico aquellas **personas empleadas en servicios vinculados a cada medio de transporte**. Es el caso de la **Manipulación de cargas, que ostenta el 12,1% del empleo en el sector, Almacenamiento y depósito con 4,2% y Gestión y logística con 13,6%**.
- Si comparamos las dinámicas experimentadas de forma previa y posterior a la pandemia de COVID-19, el transporte terrestre de cargas fue el que ha experimentado una mayor expansión, seguido del fluvio-marítimo y el aéreo. Por su parte, todos los servicios conexos han perdido empleo en términos comparativos.

<sup>3</sup> Para reconstruir el empleo en el sector logístico se contemplaron los asalariados registrados de las ramas 6021, 6110, 6200, 6310, 6320, 6331, 6332, 6333, 6350 de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), revisión 3. Asimismo, algunas de ellas se han agrupado para facilitar su exposición.



Figura 9. Cantidad de personas empleadas en el sector logístico, Tierra del Fuego, 2014-2025.



Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Capital Humano.

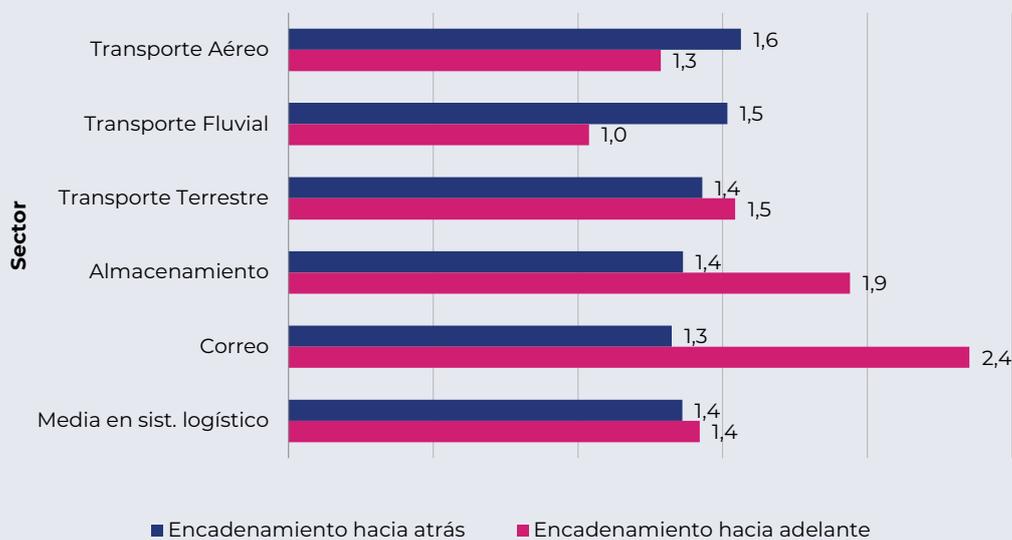
## Encadenamientos hacia atrás y hacia adelante

- El análisis de la estructura interindustrial de Tierra del Fuego permite evaluar los multiplicadores de producción asociados al sistema logístico. En este apartado se presentan los resultados correspondientes a 2019, el último año con información disponible que puede ser utilizada para la regionalización.
- En otras palabras, los encadenamientos hacia atrás muestran cuánto valor se genera a partir del gasto de un dólar en transporte. Por otro lado, los encadenamientos hacia adelante permiten identificar qué tan importantes son los subsectores para la formación de costos unitarios.
- Cuando se gasta un dólar en el sistema logístico, en promedio se generan 1,4 dólares adicionales hacia atrás, debido a los gastos necesarios para proveer dicho servicio.
- El subsector con mayor encadenamiento hacia atrás es el aéreo y el fluvial, ambos con un efecto de 1,6 y 1,5 dólares respectivamente por cada dólar inicial.
- En cuanto a los encadenamientos hacia adelante, en promedio un dólar adicional en servicios logísticos genera también 1,4 dólares de oferta.

→ En este caso, los subsectores que más impulsan la oferta de bienes y servicios son:

- **Actividades postales y de mensajería (correo): 2,4 dólares.**
- **Tareas de almacenamiento: 1,9 dólares por cada dólar adicional en logística.**
- **Transporte terrestre: 1,5 dólares.**

Figura 10. Encadenamientos hacia atrás y adelante de sectores relacionados al sistema logístico, Tierra del Fuego, 2019.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OCDE e INDEC.

→ Como vemos, en términos de generación de producción mediante el gasto, son muy relevantes los sectores aéreo y fluvial, debido a los insumos y trabajadores asociados. En cambio, para la importancia en costos unitarios, las actividades postales y de Courier son las más significativas.

## Actualidad

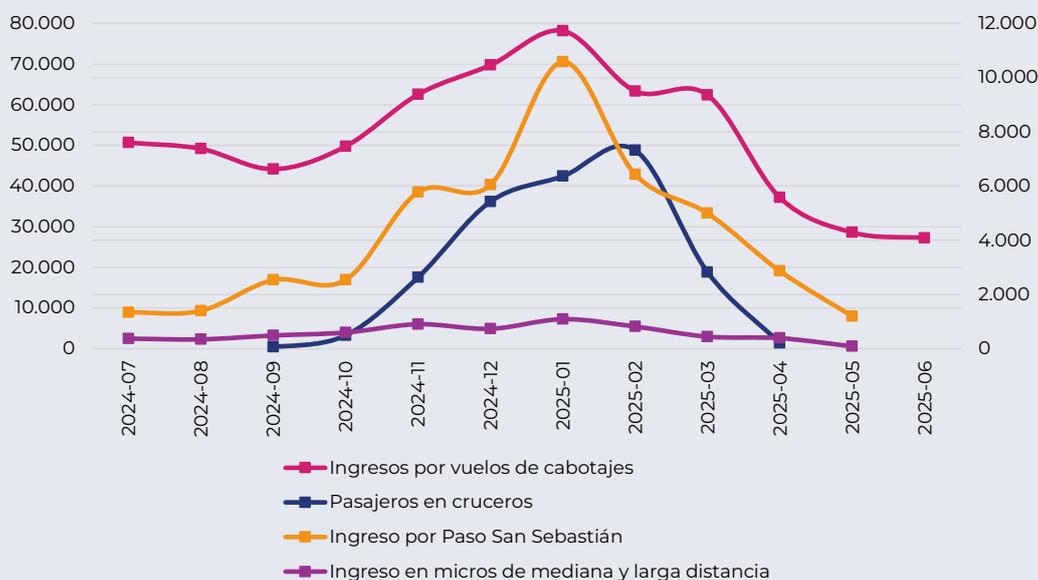
- Durante el primer semestre ingresaron a la provincia 296.915 pasajeros por medio de vuelos 2.487 vuelos de cabotaje. Esto supone una caída del 5,1% respecto al acumulado de pasajeros del año 2024, aunque un leve crecimiento en la cantidad de vuelos (3,0%).
- La cantidad de asientos en estos vuelos de cabotaje disponibles cayó levemente, en torno al 0,6%, pasando de 369.966 durante los primeros 6 meses de 2024 a



367.820 en 2025. Esto representa asimismo una caída en el ratio pasajeros/asientos del 84,5% durante 2024 al 80,7%.

- Entre los principales puntos de ingreso por vuelo de cabotaje, se listan los aeropuertos de Ushuaia, Río grande y Puerto Argentino (Islas Malvinas), con una participación mayoritaria en el primero (260.234 pasajeros en 2.053 vuelos), menor en el segundo (36.508 pasajeros en 431 vuelos) y exigua en el tercero (173 pasajeros en 3 vuelos).
- En lo que refiere a vuelos internacionales, ingresaron al país 634 pasajeros en 8 vuelos, situándose ambos registros por debajo de los acumulados de los primeros 6 meses de 2023 (1.017 en 11 vuelos) y 2024 (1.066 pasajeros en 9 vuelos).
- Por su parte, en lo que respecta ingreso a la provincia por vía terrestre 26.073 pasajeros ingresaron a través del Paso San Sebastián, mientras que 2.827 pasajeros ingreso a través de micros de media y larga distancia.
- En cuanto al transporte marítimo, durante la última temporada (septiembre/octubre a marzo/abril) se realizaron 510 viajes que transportaron un total de 168.798 pasajeros. Se registraron cinco tipos de viajes: regional, antártico, bioceánico, internacional e internacional/antártico. De ellos, el antártico resultó el más representativo, con 417 viajes y 98.126 pasajeros.
- Estas operaciones fueron realizadas por 69 buques. De ese total, 19 buques realizaron un único viaje, mientras que los restantes efectuaron en promedio 10 viajes cada uno.

Figura 11. Movilidad de pasajeros por tipo de viaje / vía de transporte, Tierra del Fuego, últimos 12 meses. Vuelos y cruceros en eje izquierdo, vía terrestre eje derecho.



Fuente: elaboración propia en base a INFUETUR y SINTA.



# Fuentes

**Instituto Provincial de Análisis e Investigación, Estadísticas y Censos (IPIEC):** Estadísticas Económicas

**Ministerio de Transporte de la Nación (ex):** Datos de carga containerizada y no containerizada (hasta 2024).

## Instituciones y cámaras empresariales

Unión Industrial Argentina (UIA),  
Departamento de Transporte y Logística.

Centro de Despachantes de Aduana  
(CDA).

Cámara de Empresarios Fuegoños del  
Autotransporte de Cargas (CEFAC) – Islas  
Malvinas 3785, Río Grande.

Cámara de Exportadores.

Cámara de Importadores.

Asociación Argentina de Agentes de  
Carga Internacional.

## Consejo Federal de Inversiones (CFI)

Estrategia Logística Patagonia:

- Longitud y proporción de caminos rurales.
- Consorcios camineros.
- Extensión y composición de la red vial nacional y provincial.
- Tránsito de camiones por ruta.
- Infraestructura portuaria y localización.
- Movimiento de carga en aeropuertos

y aeródromos públicos.

- Frecuencias aéreas y participación por operador.
- Datos de pasos fronterizos (San Sebastián, Bella Vista, Integración Austral – Monte Aymond).
- Parques industriales, depósitos fiscales y zona franca.
- Sobre caminos rurales: Vialidad Provincial, Asociación Argentina de Carreteras, CPI (Consejo de Políticas de Infraestructura) y Sociedad Rural Argentina.

## Enlaces:

PAT-Info-CFI.pdf

Modo Carretero – CFI

## Siniestros viales (2008-2024)

Vialidad Nacional.

Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)

## Otros organismos y fuentes

Pasajeros por aeropuerto (hasta abril 2025) – IPIEC.

Visitantes receptivos por paso San Sebastián (hasta mayo 2025) – INFUETUR.

Turismo vía terrestre – Micros (hasta mayo 2025) – INFUETUR.





Fundación Innovación Fueguina

Construimos un futuro  
hecho en Tierra del Fuego.