



UNIÓN INDUSTRIAL ARGENTINA

SITUACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO DE CARGAS EN ARGENTINA

Departamento de Transporte y Logística

UIA | UNIÓN INDUSTRIAL
ARGENTINA

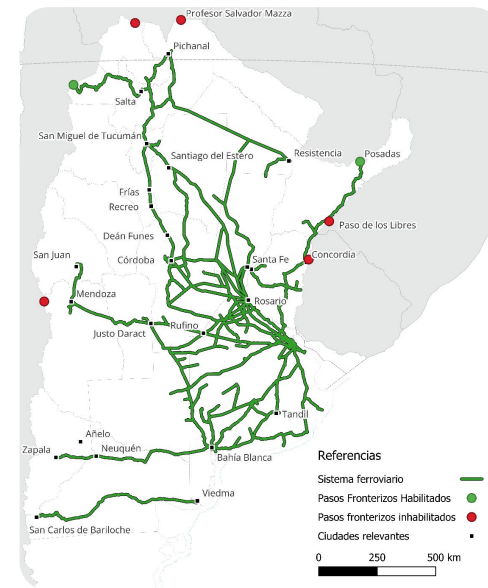


DEPARTAMENTO DE
**TRANSPORTE
Y LOGÍSTICA**

Con la reciente decisión del gobierno sobre el modelo de gestión a aplicar en el sistema ferroviario de cargas, creemos necesario realizar un **análisis sobre la situación actual del sistema** y desarrollar algunas **propuestas para su crecimiento**.

El ferrocarril es estratégico para la reducción de los **costos logísticos** de las empresas, siendo más eficientes que el camión para largas distancias.

Sin embargo, en Argentina su situación actual es muy diferente a la de otros países de la región o desarrollados, tanto en longitud como en cantidad de TN/Km transportados.



Fuente: Elaboración propia.



Situación del sistema ferroviario de cargas en Argentina

Caracterización del transporte de cargas en Argentina

UIA | UNIÓN INDUSTRIAL
ARGENTINA



DEPARTAMENTO DE
**TRANSPORTE
Y LOGÍSTICA**

ARGENTINA: importancia del transporte ferroviario.

Si bien el ferrocarril cuenta con una gran tradición histórica en Argentina, su participación relativa en el transporte de cargas ha ido disminuyendo con el correr del tiempo (hasta llegar a menos del 5%).

Su desarrollo es estratégico en Argentina: Las características geográficas, con grandes distancias y volúmenes entre regiones y una predominancia de la llanura, son ideales para la utilización de este modo.

Si bien la tarifa ferroviaria km/unidad de tráfico es menor al del modo automotor, lo que favorece la incorporación a los mercados de consumo y de exportación de aquella producción más alejada de los mismos, otros factores hacen que prevalezca el modo camionero en el total de la carga.



Fuente: Rieles multimedia

ARGENTINA: caracterización del transporte de cargas

- Una asimétrica utilización de los modos, que es pagado con mayores costos logísticos y ambientales.
- Una unidireccionalidad de los tráficos desde las economías regionales hacia los principales centros de consumo, zonas industriales y puertos de exportación.
- La burocrática administración del sistema que dificulta el trabajo logístico.
- Ausencia de intermodalidad a fin de utilizar el modo más eficiente en cada tramo, de forma de mejorar la competitividad del sistema.

ARGENTINA: participación modal interna del transporte de cargas (TN-km)

Al comparar la distribución de la carga modal entre varios países, vemos que la **diferencia de la Argentina contra los otros países es muy alta**. Por lo tanto, Argentina requeriría incrementar la participación modal del sistema ferroviario, para disminuir sus costos logísticos.

Para ello, se necesita invertir tanto en la renovación de ramales inhabilitados como en el aumento del material rodante, centros de transferencia de cargas y otras tecnologías complementarias.

	Argentina	Brasil	México	EEUU	China	UE	Alemania	España	Italia
Camión	88,00%	61,00%	73,00%	54,40%	29,34%	78,10%	70,77%	96,80%	88,00%
Ferrocarril	4,00%	21,00%	27,00%	16,40%	13,69%	16,90%	20,31%	3,20%	12,00%
Agua	8,00%	14,00%	-	9,00%	53,99%	5,00%	6,20%	0,00%	0,00%
Aéreo	0,00%	0,50%	-	0,10%	0,14%	-	0,23%	-	-
Ducto	-	3,50%	-	19,90%	2,85%	-	2,49%	-	-

Fuente: CNRT (Arg.), ANTF (Brasil), FEPASA (Chile), Min. Transp. (Col.), CND (Perú), US Dep. of Trans., NBS (China), Eurostat (Alem., Esp., Ita.)

ARGENTINA: material rodante

Al comparar el material rodante de cada país vemos que argentina tiene una proporción mucho menor de locomotoras y vagones con respecto a la cantidad kilómetros de vías operativas que en otros países.

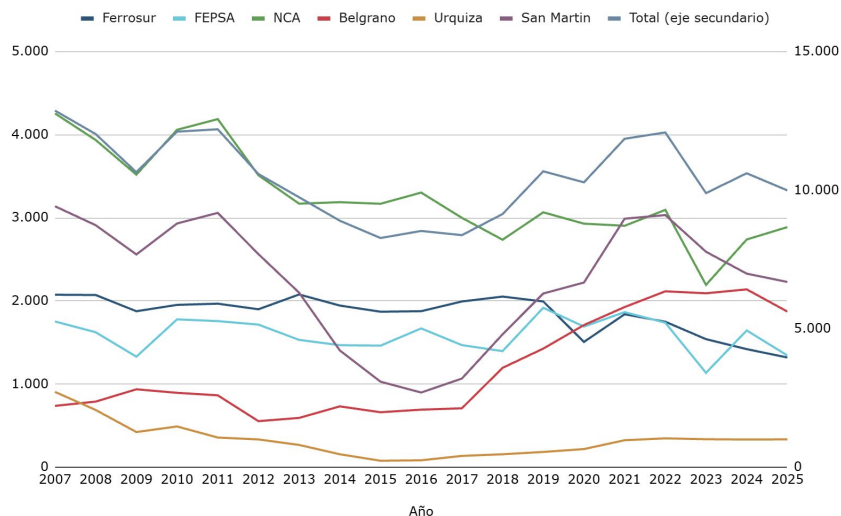
Si bien esta diferencia depende de la cantidad de vagones que puede transportar cada locomotora según su potencia, tipo de trocha y características geográficas, creemos que sigue existiendo una falta de material rodante en el país, sobre todo considerando el potencial incremento de este modo de transporte.

	Argentina	Brasil	Chile	Colombia	Perú	EEUU	China	Alemania	España	Italia
Km vías	15.769	21.510	5.154	1.081	2.002	225.000	162.100	38.885	9.130	16.832
Material tractivo	350	3.257	73	106	153	23.156	22.063	5.374	221	1.968
Vagones	15.906	115.127	2.400	4.212	2.298	258.001	1.019.473	103991*	10.326	18.439

Fuente: CNRT (Arg.), ANTF (Brasil), FEPASA (Chile), Min. Transp. (Col.), CND (Perú), US Dep. of Trans., NBS (China), Eurostat (Alem., Esp., Ita.)

ARGENTINA: evolución del volumen de carga

TN-KM transportada por línea ferroviaria (en millones de tn-km)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Secretaría de Transporte.

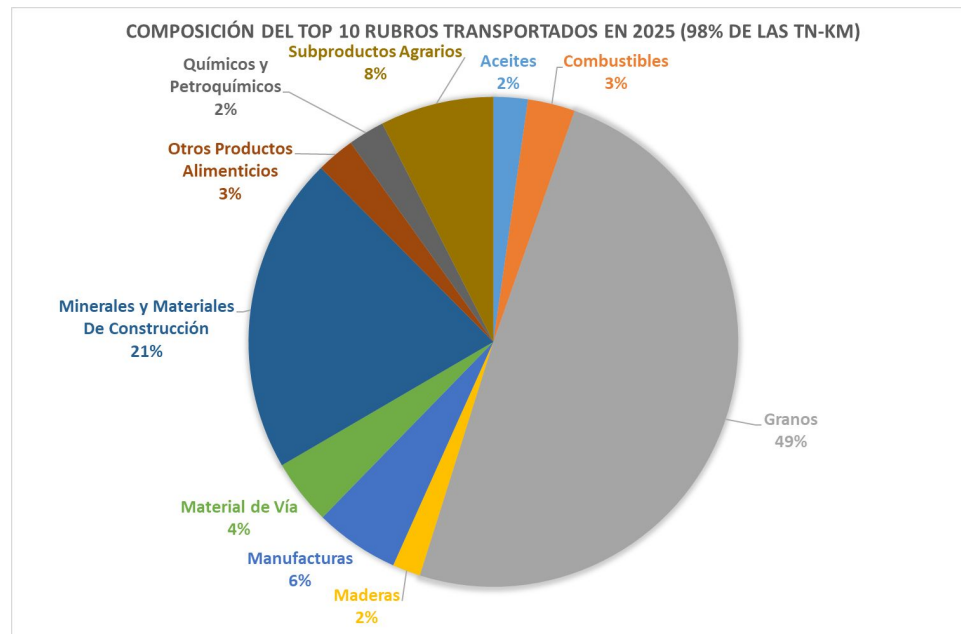
* En 2012 las líneas Urquiza, Belgrano y San Martín fueron estatizadas

- En el 2025 el transporte ferroviario de cargas movilizó casi 10.000 M TN/Km. (cantidades similares al 2019), un incremento de 5% respecto de 2024.
- Este incremento está explicado principalmente por las líneas FEPSA y NCA, con el incremento del transporte de granos y productos alimenticios.
- En comparación con el 2015, vemos un incremento de la carga total explicado por las líneas Belgrano y San Martín (granos).

ARGENTINA: composición de la carga

La carga ferroviaria está compuesta fundamentalmente por graneles sólidos, principalmente los granos y los áridos (arena, cemento), contabilizando el **70% del total del movimiento**.

La carga transportada por contenedor, muy eficiente por su facilidad para el cambio de modo, es muy baja. Argentina debe desarrollar el transporte de contenedores para disminuir costos y tiempos logísticos



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Secretaría de Transporte.

-
- El transporte ferroviario de cargas **genera beneficios económicos, ambientales y regionales.**
 - Por lo tanto, el incremento de la participación modal del ferrocarril debe constituir no solo un **objetivo de la política de transporte** sino también **de la política ambiental, regional, e industrial.**
 - El sistema ferroviario de cargas argentino alcanzó en el año 2025 un volumen de 20 M TON, lo cual es una participación modal extremadamente baja.
 - Por la misma se transporta **más del 70% de la carga en granel y poco mediante contenedores**, que es un medio eficiente para insumos industriales.
 - La **escasez de material rodante** en Argentina obliga a aumentar la velocidad de las rotaciones, generando problemas de mantenimiento, tensiones con los clientes e incidentes en la vía.
 - Todo el sector ferroviario requiere inversiones que por definición son de muy lenta maduración. Por lo tanto, **es necesario que se cuente con líneas de financiamiento de mediano y largo plazo** su desarrollo.



Situación del sistema ferroviario de cargas en Argentina

Propuestas de mejora del sistema

UIA | UNIÓN INDUSTRIAL
ARGENTINA



DEPARTAMENTO DE
**TRANSPORTE
Y LOGÍSTICA**

Propuestas para la mejora del sistema nacional

Renovación y ampliación de infraestructura ferroviaria:

aumentar la oferta de ramales y mejorar el servicio en términos de confiabilidad mediante la renovación y mejora de la infraestructura.

Fomentar la intermodalidad:

mediante el desarrollo de diferentes proyectos con el fin de disminuir los costos asociados al mayor aprovechamiento del ferrocarril.

Incentivos a la inversión privada:

facilitar la incorporación del capital privado al sistema, ofreciendo facilidades para que se comprometa con la red.

Propuestas para la mejora del sistema nacional

Renovación y ampliación de infraestructura ferroviaria

- **Completar la renovación en los corredores principales:** renovar cerca de 3.000 km. de vías, tanto por medio de inversión pública o privada, en los próximos 5 años.
- **Tren a Vaca Muerta:** dicho proyecto implica construir un corredor ferroviario de aproximadamente 80 km para conectar la localidad de Añelo a la vía principal y Neuquén (R60), la cual debería renovarse en los tramos que sea necesario.
- **Accesos ferroviarios** a las terminales portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires, construcción de **playas de antepuerto** y accesos ferroviarios **a los mercados de consumo**.
- **Pasos fronterizos ferroviarios para mejorar la competitividad del transporte internacional a países limítrofes:** Es urgente renovar los pasos Salvador Mazza-Yacuiba (a Bolivia) y el Paso de los Libres (a Uruguayana, Brasil). Dicha visión será explicada en informes futuros.

Propuestas para la mejora del sistema nacional

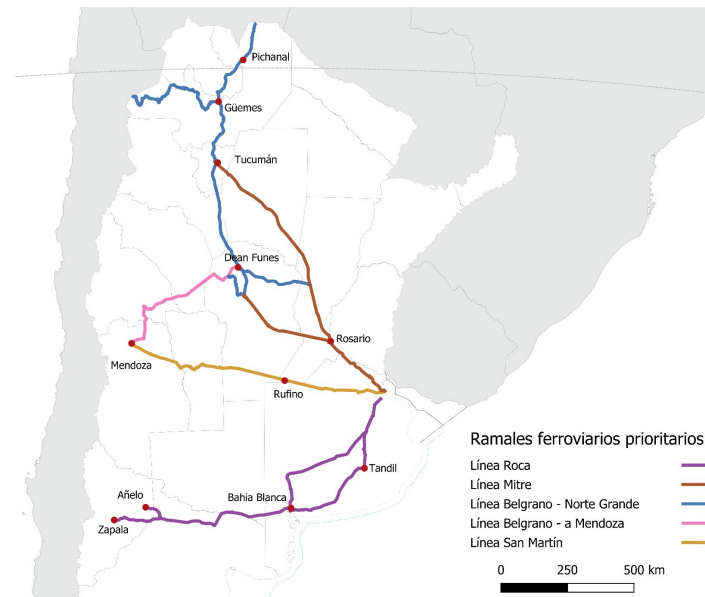
Renovación y ampliación de infraestructura ferroviaria: Concesiones

- Teniendo en cuenta el modelo de gestión propuesto por el gobierno actual, realizamos investigaciones acerca de las **necesidades del sector** privado de cara a las inversiones que supondría una concesión de las vías. Hay varios aspectos a tener en cuenta en una **concesión** de la infraestructura ferroviaria:
 - La **amortización** de las inversiones de nuevos tramos se hace a **30/40 años**.
 - Dicha inversión está justificada con una **velocidad promedio de 40/50 km/h** y una alta densidad de toneladas transportables.
 - Asimismo, también hay que considerar la existencia de **tramos con “precauciones”** (velocidades máximas por irregularidades en la vía). La mejora de dichos tramos aumenta la previsibilidad de las empresas ferroviarias.
- Lo dicho anteriormente, junto con **inversiones en las estaciones de carga y descargas** también ayudará a disminuir el tiempo de rotación, permitiendo mayor cantidad de viajes con los mismos vagones.

Propuestas para la mejora del sistema nacional

Propuesta renovación y ampliación de la infraestructura ferroviaria troncal

- Para llevar a cabo la **renovación y ampliación** propuesta se pueden analizar diferentes proyectos, a fin de aceptar una mayor TN-eje y/o **mayor cantidad de vagones**.
- Ramales de las líneas **Mitre y San Martín**: actualmente en operación, **deben ser potenciados** para incrementar la velocidad y la capacidad de carga.
- Línea **Belgrano al norte**: también en operación, se debe además de recuperar el **paso ferroviario a Bolivia**, actualmente inhabilitado por la caída del puente.
- Los ramales A2 y A10 de la **línea Belgrano a Mendoza** deben ser renovados para su posterior **habilitación**.
- Por último, en la **línea Roca** es importante realizar el **desvío ferroviario hacia Añelo** (R60) y potenciar las vías existentes.



Fuente: Elaboración propia en base a información de socios de la entidad.

Propuestas para la mejora del sistema nacional

Fomentar la intermodalidad:

Complementariamente, debe avanzarse en la **mejora de la interoperabilidad de las cargas a través de las diferentes modalidades de transporte**, disminuyendo costos y aumentando la eficiencia del sistema de transporte

- Conformar y equipar **nodos logísticos intermodales en centros regionales de ruptura y transferencia de cargas** con **facilidades de exportación (aduana, puertos secos, entre otros)**.
- Evaluar y seleccionar los corredores ferroviarios que permitan la operación de **vagones de doble estiba**.
- Implementación de la **bitrocha en puntos de origen y destino (entradas a puertos, centros de transferencia, desvíos a plantas industriales)** para que ferrocarriles de trocha ancha y angosta puedan circular por la misma red.
- Facilitar créditos blandos para la construcción de desvíos ferroviarios particulares.
- Fomentar la conformación de puertos secos en el interior del país y playas de antepuerto de Buenos Aires y Rosario.

Propuestas para la mejora del sistema nacional

Fomentar la intermodalidad:

Es necesario fomentar la demanda de transporte ferroviario, mediante la **facilitación del acceso para los dadores de carga y la mejora del servicio**, en términos de confiabilidad de la operación

Entre las **principales necesidades** que posee el sistema privado para su desarrollo se encuentran:

- La necesidad de **líneas de crédito de largo plazo** para la compra o alquiler de material rodante.
- El **incentivo a la incorporación de vagones de doble estiba** para contenedores, que disminuyen los costos al incrementar la capacidad máxima de contenedores que puede transportar una formación.
- El **fomento a la demanda de vagones especiales** que mejoran la competitividad en ciertos sectores industriales. Por ejemplo, los vagones todo puerta, que maximizan y eficientizan las posibilidades de carga mediante pallets, o los vagones cóncavos que son relevantes para el transporte de mineral de cobre.
- Facilitación **de la ingeniería y el financiamiento para la construcción de desvíos ferroviarios** a plantas o parques industriales.

Departamento de transporte y logística

Unión Industrial Argentina

Presidente - Horacio Díaz Hermelo

Vice Presidente - Juan Iocco

Secretario - Gustavo Santiago

Jefe - Ignacio Spina

transporteylogistica@uia.org.ar · 4124-2375



www.uia.org.ar



Unión Industrial Argentina



@UIAcomunicación