

El falso dilema de la camionización: logística, intermodalidad y desarrollo económico en Argentina

Hallazgos principales

— Cerca del 88% del transporte interno de cargas argentino, medido en toneladas-kilómetro, va por camión. El ferrocarril mueve el 4% y las vías navegables interiores el 8%.¹

— Esa concentración, tomada aisladamente, no predice el desempeño logístico. Nueva Zelanda depende del camión más que Argentina y aparece cuarenta y siete puestos por delante en los indicadores internacionales.

— En Estados Unidos el camión genera el 44% de las toneladas-kilómetro y gobierna los trayectos cortos. Pasadas las 500 millas (805 km), el ferrocarril y las combinaciones intermodales empiezan a ganar. Lo que ordena el sistema es la distancia.²

— La red ferroviaria argentina existe: 15.769 kilómetros en explotación y otros 13.998 sin operación alguna. Lo que falta es capacidad operativa.³

— El ferrocarril supera al camión en costo recién a partir de una banda de 200 a 400 kilómetros, según la estimación que se tome. El recorrido medio del camión granario argentino ronda los 300 kilómetros, dentro del rango donde el camión es la opción correcta. La pérdida se concentra en los tráficos largos del NOA, el NEA y Cuyo.⁴

¹ International Transport Forum. (2020). *Decarbonising Argentina's transport system: Charting the way forward* (ITF Policy Papers, N.º 75). OECD Publishing, París. <https://doi.org/10.1787/cc6ccd51-en> — Versión en español: *Descarbonizando el sistema de transportes en Argentina*. <https://www.itf-oecd.org/descarbonizando-sistema-transportes-argentina>

² Congressional Research Service. (2025, 9 de julio). *Surface freight transportation: Modal options* (R48594), sobre datos de U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Freight Facts and Figures. <https://www.congress.gov/crs-product/R48594>

³ Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Gerencia de Fiscalización de Gestión Ferroviaria. (2025). *Informe estadístico anual 2024: Red ferroviaria de transporte de cargas*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2025-36557352-apn-gfgfcnr_-informe_estadistico_cargas_2024.pdf

⁴ Banco Interamericano de Desarrollo, citado por Fundación IDEAL en *El Economista*, "El costo de no tener ferrocarril". <https://eleconomista.com.ar/economia/el-coste-tener-ferrocarril-n13576> — Coincide *El Economista*, "Pese a los precios más bajos, el transporte ferroviario de cargas no crece" (2023). <https://eleconomista.com.ar/economia/pese-precios-mas-bajos-transporte-ferroviario-cargas-crece-n60963>

— Lo que separa a los sistemas eficientes de los ineficientes son las condiciones en que opera el camión: estado de la infraestructura, integración entre modos, edad de la flota, costo de los insumos, tiempos portuarios y aduaneros, digitalización y estabilidad regulatoria.

El debate argentino sobre costos logísticos vuelve una y otra vez al mismo punto: hay demasiados camiones. De esa premisa se derivan casi todas las conclusiones que circulan —costos internos elevados, baja competitividad exportadora, estructuras logísticas concentradas o poco eficientes—. La premisa tiene sustento empírico. Las dificultades aparecen al contrastarla con lo que ocurre en otros países.

Allí el panorama se complica. Economías con logística moderna y competitiva también mueven la mayor parte de su carga interna en camión, sobre todo en la distribución, en los tramos cortos y medios y en la conexión final con puertos, industrias y centros de consumo. Lo que distingue a esos sistemas es otra cosa: el entorno en el que circulan los camiones y la facilidad con que la carga pasa de un modo a otro.

Formulado con precisión, el problema argentino combina dos cuestiones. Una matriz poco diversificada, por un lado. Por otro, un conjunto de déficits que la agravan: infraestructura vial deteriorada, participación ferroviaria e hidroviaria mínima, flotas envejecidas, combustible caro, restricciones regulatorias y demoras en puertos y aduanas. El camión, dentro de ese cuadro, absorbe las consecuencias de que no existan alternativas eficientes.

Este reporte examina la cuestión desde una perspectiva comparada. La pregunta es si la dependencia del camión alcanza para explicar los costos logísticos argentinos, o si el peso explicativo recae sobre la infraestructura, la eficiencia operativa, la competencia, la regulación y la articulación entre modos de transporte.

Diagnóstico argentino: ¿una matriz logística concentrada en el camión?

El sistema argentino de cargas está concentrado en el modo carretero. Se trata de un rasgo estructural, no de una novedad de los últimos años, y suele resumirse bajo la etiqueta de “camionización”: el camión absorbe la mayor parte del movimiento interno de mercaderías mientras el ferrocarril y la vía fluvial quedan en posiciones marginales.

Los datos disponibles permiten dimensionarlo. Estimaciones internacionales indican que en 2018 se transportaron internamente unos 536 millones de toneladas de carga. Medido en toneladas-kilómetro —indicador que pondera volumen y distancia recorrida—, el 88% de ese movimiento fue por carretera, contra un 4% ferroviario y un 8% por vías navegables interiores.⁵ El camión domina, entonces, bastante más que la última milla: también se lleva buena parte de la media y la larga distancia.

La medición en toneladas físicas apunta en el mismo sentido. La Bolsa de Comercio de Rosario estimó el transporte de cargas en unas 450 millones de toneladas anuales, con cerca del 91% en camión, 4,2% en ferrocarril y 4,8% en la Hidrovía Paraná-Paraguay.⁶ La diferencia entre ambos indicadores —91% en toneladas, 88% en toneladas-kilómetro— tiene contenido propio. Indica que el camión concentra una proporción todavía mayor de los viajes cortos que de la carga movida a distancia, algo esperable dada su función de capilaridad territorial.

El complejo agroexportador ofrece la fotografía más nítida. Para la campaña 2024/25 se proyectó que el 76,6% de los granos llegaría a puertos o industrias en camión, contra 16,3% en ferrocarril y 7,1% en barcaza: más de 71 millones de toneladas y unos 2,54 millones de viajes.⁷ El ferrocarril movería alrededor de 15,1 millones de toneladas entre granos, subproductos y aceites.

El desempeño ferroviario contrasta con la extensión histórica de la red. Según la CNRT, en 2024 el sistema de cargas transportó 21,6 millones de toneladas y 10.625 millones de toneladas-kilómetro. En paralelo, el país registraba 15.769 kilómetros de vías en explotación y 13.998 kilómetros sin operación.⁸ Casi la mitad de la red está inactiva.

La concentración se siente además en corredores específicos: los del complejo agroexportador del Gran Rosario, los accesos a los puertos bonaerenses, los flujos que bajan del norte y del centro del país. Ahí el camión resulta insustituible por su capacidad de salir del establecimiento productivo y llegar hasta la playa de descarga sin transbordos. El costo de que todo pase por ese modo aparece después, en forma

⁵ International Transport Forum (2020), op. cit.

⁶ Calzada, J., & Sesé, A. (2018, 20 de abril). *Radiografía del transporte de cargas en Argentina*. Bolsa de Comercio de Rosario.

⁷ Ferrari, B., Ybañez, P., & Sesé, A. (2025, 4 de julio). *¿Qué se puede esperar para el transporte de cargas 2024/25?* Bolsa de Comercio de Rosario.

⁸ Comisión Nacional de Regulación del Transporte (2025), op. cit.

de congestión, de mayor gasto por tonelada en trayectos largos, de consumo de combustible y de rutas que se deterioran más rápido.

Conviene entonces enunciar el diagnóstico con cuidado. Argentina tiene una matriz dominada por el camión; de ahí no se sigue que el camión cause los problemas logísticos. Lo que importa es el entorno. Una dependencia de ese tamaño convive con intermodalidad baja, con ferrocarril e hidrovía marginales, con infraestructura deteriorada o directamente ociosa y con cuellos de botella en los corredores que más carga mueven. La “camionización”, vista así, describe un síntoma.

Nota metodológica sobre la comparabilidad de las cifras

Las participaciones modales citadas a lo largo de este informe no admiten comparación directa sin advertencia previa. Cambia la unidad —toneladas o toneladas-kilómetro—, cambia el año de referencia y, sobre todo, cambian los modos incluidos en el cálculo. La cifra de la Unión Europea incorpora el transporte marítimo, que en economías costeras empuja la participación carretera hacia abajo por definición; las series argentina y neozelandesa se limitan al transporte interno. El cuadro siguiente explicita el alcance de cada medición.

Caso	Participación carretera	Unidad	Año	Alcance de la medición
Argentina	88%	t-km	2018	Transporte interno; excluye modo marítimo
Argentina	91%	toneladas	2018	Transporte interno; excluye modo marítimo
Nueva Zelanda	75,1%	t-km	Relevamiento nacional	Transporte interno
Nueva Zelanda	92,8%	toneladas	Relevamiento nacional	Transporte interno
Estados Unidos	44%	t-km	2023	Transporte interno; todos los modos terrestres
Unión Europea	25,7%	t-km	2024	Incluye modo marítimo
Australia	253.000 M t-km (ferrocarril: 447.000 M)	t-km	2024/25	Transporte interno; fuerte peso del tráfico minero

El caso australiano pide una advertencia extra. Su alta participación ferroviaria en toneladas-kilómetro proviene del mineral de hierro que circula por corredores dedicados entre mina y puerto, un tráfico sin equivalente en la estructura productiva

argentina. Sirve para ilustrar cómo se asigna funcionalmente cada modo. Como meta de reparto modal, no sirve.

Comparación internacional: el problema no es el camión en sí, sino la calidad del sistema logístico

El camión ocupa un lugar central en casi todas las economías modernas. Su ventaja es operativa antes que económica: llega donde no llega el tren, entra en la ciudad, conecta el nodo ferroviario con la planta, absorbe volúmenes irregulares. Por eso los países con mejores sistemas logísticos siguen moviendo mucha carga por carretera.

Nueva Zelanda ilustra el punto con crudeza. Es, como Argentina, un país extenso en relación con su población, con producción dispersa y fuerte necesidad de transporte interno flexible. El camión mueve allí cerca del 93% de la carga medida en toneladas y el 75% medida en toneladas-kilómetro, brecha que el propio relevamiento atribuye a las mayores distancias medias del ferrocarril.⁹ Con esa dependencia, en el Logistics Performance Index 2023 del Banco Mundial obtuvo el puesto 26 y una puntuación de 3,6; Argentina quedó en el puesto 73, con 2,8.¹⁰ Cuarenta y siete posiciones de diferencia entre dos matrices modales parecidas.

Estados Unidos aporta la evidencia más directa sobre cómo se reparte el trabajo entre modos. En 2023 el camión movilizó cerca del 65% de la carga medida en peso, contra un 8% del ferrocarril y un 3% de las combinaciones multimodales. Medido en toneladas-kilómetro el reparto se corre: 44% el camión, 19% el ferrocarril, 10% las soluciones multimodales. Lo que explica el corrimiento es la distancia. La mayor parte de los envíos recorre menos de 250 millas (402 km) y tres de cada cuatro menos de 500 millas (805 km), tramos donde ningún otro modo compite. Pasado ese umbral, el ferrocarril y las combinaciones intermodales empiezan a ganar terreno.¹¹

El sistema estadounidense sostiene esa centralidad del camión sobre una red ferroviaria de cargas de primer nivel, puertos de gran escala, corredores intermodales y trazabilidad avanzada. Nadie intentó bajar la participación carretera. Se la ubicó donde rinde y se construyó el resto alrededor.

⁹ Richard Paling Consulting para el Ministry of Transport de Nueva Zelanda. (2019). *National Freight Demand Study 2017/18. Final report* (NFDS3). <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/NFDS3-Final-Report-Oct2019-Rev1.pdf>

¹⁰ Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., & Ulybina, D. (2023). *Connecting to compete 2023: Trade logistics in an uncertain global economy*. Banco Mundial. <https://lpi.worldbank.org>

¹¹ Congressional Research Service (2025), op. cit.

Australia obliga a matizar. Por extensión territorial, densidad poblacional y distancias internas parecería un espejo de Argentina, pero su matriz difiere en un punto decisivo: en 2024/25 el ferrocarril movió unos 447 mil millones de toneladas-kilómetro contra 253 mil millones de la carretera, empujado por minerales y graneles en corredores especializados.¹² El camión no desapareció. Sigue haciendo la distribución interna, el abastecimiento urbano y los tramos de conexión. Lo que hizo Australia fue asignarle al tren aquello para lo que el tren sirve.

Europa muestra otra configuración. Contando el transporte total de cargas en toneladas-kilómetro e incluyendo el modo marítimo, la carretera explicó el 25,7% del desempeño de la Unión Europea en 2024, el marítimo el 67%, el ferrocarril el 5,4% y las vías navegables interiores el 1,7%. El promedio, sin embargo, esconde una dispersión enorme: Luxemburgo registró 84,4% de participación carretera, Chequia 78% y Hungría 68,8%, mientras Austria alcanzó un 30% ferroviario.¹³ No existe una matriz modal correcta. Existen geografías, densidades económicas, tipos de carga y dotaciones portuarias distintas.

El rasgo común de los países con mejor desempeño tampoco pasa por usar menos camiones. Alemania, Países Bajos, Canadá, Austria, Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda tienen matrices muy diferentes entre sí, y comparten otras cosas: rutas y vías en mejor estado, puertos más rápidos, trámites más cortos, información que circula, cargas trazables, operadores profesionalizados y reglas que no cambian cada temporada.¹⁴

La relación inversa tampoco se sostiene. Bajar la participación del camión no garantiza nada por sí mismo. Lo que la evidencia comparada sugiere es que la calidad logística se juega en las condiciones de operación y en la articulación entre modos. En Argentina esas condiciones son adversas en casi todos los frentes a la vez —rutas deterioradas, ferrocarril e hidrovía marginales, flota vieja, costos operativos altos, demoras portuarias y aduaneras, escasa integración tecnológica—, y es ahí donde conviene buscar la explicación.

¹² Bureau of Infrastructure and Transport Research Economics. (2025). *Australian infrastructure and transport statistics — Yearbook 2025: Freight*. Gobierno de Australia.

¹³ Eurostat. (2026). *Freight transport statistics — Modal split*. Comisión Europea, Statistics Explained.

¹⁴ Arvis, Ojala, Shepherd y Ulybina (2023), op. cit.

El punto de equilibrio: a partir de qué distancia el camión deja de ser la opción eficiente

El argumento desarrollado hasta aquí se apoya en comparaciones agregadas. Queda la pregunta operativa, que es la que importa a la hora de decidir inversiones: si cada modo rinde dentro de un rango determinado, ¿dónde está la frontera en el caso argentino?

El costo por tonelada-kilómetro ordena los modos sin ambigüedad. Un estudio de eficiencia logística del Banco Mundial ubicó el flete carretero en US\$ 0,07 por tonelada-kilómetro, el ferroviario en US\$ 0,04 y el fluvial en US\$ 0,01.¹⁵ Una estimación previa de la Bolsa de Comercio de Rosario para el transporte granario había arrojado valores del mismo orden: 4 centavos de dólar por tonelada-kilómetro en ferrocarril, 11 en camión y 2 en hidrovía.¹⁶

Esas cifras, leídas solas, invitan a una conclusión apresurada. El costo por tonelada-kilómetro no equivale al costo total del envío. El tren exige acopio, transferencia, espera de formación y un tramo carretero en cada punta; el camión sale del establecimiento y llega al destino sin transbordos. Esos costos fijos se diluyen con la distancia, y de ahí surge un umbral por debajo del cual el ferrocarril pierde aun siendo más barato por unidad transportada.

Las estimaciones disponibles para Argentina convergen en una banda antes que en un número. El modelo de red de transporte de cargas elaborado en la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA fijó en 200 kilómetros la distancia mínima para considerar un tráfico derivable al ferrocarril.¹⁷ Los estudios técnicos que recoge la literatura especializada ubican la ventaja ferroviaria a partir de los 300 kilómetros.¹⁸

¹⁵ Cifras atribuidas al estudio de eficiencia logística del Banco Mundial, recogidas en *La Nación*, “La costosa carga del transporte: el camión le gana la pulseada al tren y así todo es más caro”.

<https://www.lanacion.com.ar/economia/la-costosa-carga-del-transporte-el-camion-le-gana-la-pulseada-al-tren-y-asi-todo-es-mas-caro-nid1416787/> — Se trata de una cita de segunda mano: los valores absolutos deben leerse como órdenes de magnitud. La relación entre modos queda corroborada de manera independiente por la estimación de la Bolsa de Comercio de Rosario consignada en la nota siguiente.

¹⁶ Bolsa de Comercio de Rosario. (2013, 17 de mayo). *Los costos del transporte granario*.

<https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/63995>

¹⁷ Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas. *Modelo de la Red de Transporte de Cargas de la Argentina* (parámetro *min_dist_to_derive*). https://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2015/11/41-Modelo-de-costos-red-bimodal-vial-ferroviaria-de-transporte-de_cargas_10Jun15_AB_0.pdf

¹⁸ Universidad Nacional de Villa María. *El transporte ferroviario de cargas en la Argentina*, con cita de estudios técnicos sobre competitividad modal. http://biblio.unvm.edu.ar/opac_css/doc_num.php?explnum_id=2723

El Banco Interamericano de Desarrollo sugiere los 400 kilómetros como umbral aconsejable, y el propio sector ferroviario coincide: por debajo de esa marca, el tren resulta más caro.¹⁹

Contra ese rango conviene medir lo que efectivamente hace el camión argentino. En el transporte granario, su recorrido medio se estimó en torno a los 300 kilómetros, contra unos 480 del ferrocarril.²⁰ El dato es decisivo. Buena parte del trabajo que hoy hace el camión en Argentina cae dentro del tramo donde el camión es la opción correcta, y ahí no hay ineficiencia que corregir.

El problema aparece en la cola de la distribución. Las economías regionales del NOA, el NEA y Cuyo despachan hacia puertos que quedan a ochocientos, mil, mil doscientos kilómetros —muy por encima de cualquier umbral razonable— y lo hacen en camión porque la alternativa ferroviaria no existe o no opera. La consecuencia se mide sin rodeos: en esas regiones, llevar la mercadería hasta el puerto de embarque cuesta más que el flete marítimo desde ese puerto hasta el destino final.²¹ Los costos logísticos argentinos rondan los 8.500 millones de dólares anuales, y son esos tramos los que concentran la pérdida.

Un estudio de la Bolsa de Comercio de Rosario de septiembre de 2025 le puso número a esa desventaja. Para trayectos de 320 kilómetros, el flete granario por camión en Argentina resultó 32% más caro que en Brasil y 28% más caro que en Estados Unidos. Para recorridos de alrededor de 1.150 kilómetros, la comparación solo pudo hacerse contra Brasil: en Estados Unidos esos traslados directamente no se hacen en camión, se resuelven por ferrocarril o por barcaza.²² El detalle metodológico pesa más que la cifra. Que no haya con qué comparar es, en sí mismo, el hallazgo.

La comparación regional confirma dónde está la brecha. Brasil y México mueven por ferrocarril entre el 21% y el 27% de sus cargas; Argentina, alrededor del 4% de las

¹⁹ Banco Interamericano de Desarrollo y El Economista, op. cit.

²⁰ Bolsa de Comercio de Rosario (2013), op. cit.

²¹ Banco Interamericano de Desarrollo y El Economista, op. cit.

²² Estudio de la Bolsa de Comercio de Rosario sobre costo del flete granario (septiembre de 2025), reseñado en *Infobae*, “El alto costo del flete de granos limita la competitividad de las exportaciones argentinas”.
<https://www.infobae.com/movant/2025/09/13/el-alto-costo-del-flete-de-granos-limita-la-competitividad-de-las-exportaciones-argentinas/>

toneladas-kilómetro.²³ La diferencia no se juega en la distribución urbana ni en el acarreo del campo al acopio, donde las tres matrices se parecen bastante. Se juega en los corredores largos que salen del interior productivo.

De ahí se desprende una conclusión operativa que ninguna meta de reparto modal puede reemplazar. La ganancia disponible no está repartida de manera uniforme por el sistema: se concentra en los tráficos que superan los 400 kilómetros con volumen estable, y esos tráficos son identificables uno por uno. Ahí, cada tonelada derivada al ferrocarril o a la barcaza ahorra dinero real. Fuera de ahí, derivarla lo pierde.

Corresponden dos advertencias sobre estas cifras. Los costos por tonelada-kilómetro citados provienen de estudios de distintos años y están expresados en dólares, de modo que las relaciones entre modos resultan más robustas que los valores absolutos; en una economía con tipo de cambio y precio del combustible volátiles, el umbral se desplaza. Y el punto de equilibrio depende del producto: un grano a granel, un mineral y un contenedor no comparten la misma frontera. Establecer esos umbrales corredor por corredor y carga por carga, con metodología pública —el modelo COSFER del Estado nacional ofrece una base para el componente ferroviario—, sería un insumo elemental para cualquier política logística seria.²⁴

Las verdaderas variables del desempeño logístico

Para identificar qué variables pesan conviene mirar cómo se mide el desempeño logístico a nivel internacional. El Banco Mundial no cuenta camiones. Evalúa seis dimensiones operativas: eficiencia aduanera, calidad de la infraestructura de comercio y transporte, facilidad para organizar envíos internacionales a precios competitivos, competencia y calidad de los servicios logísticos, seguimiento y trazabilidad de las cargas, y cumplimiento de los plazos de entrega.²⁵

Argentina obtuvo en el LPI 2023 un puntaje general de 2,8 y el puesto 73. Los subcomponentes salieron parejos: 2,7 en aduanas, 2,8 en infraestructura, 2,7 en envíos internacionales, 2,7 en competencia logística, 2,9 en trazabilidad y 3,1 en

²³ Unión Industrial Argentina, informe sobre logística ferroviaria (2026), reseñado en *El Observador*. <https://www.elobservador.com.uy/argentina/economia-y-negocios/la-logistica-ferroviaria-el-desafio-pendiente-sostener-el-crecimiento-las-exportaciones-n6049314>

²⁴ Ministerio de Transporte de la Nación. (2019). *COSFER: Modelo de Estimación de Costos Ferroviarios de Carga* (v4). https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/cosfer_v4.pdf

²⁵ Arvis, Ojala, Shepherd y Ulybina (2023), op. cit.

puntualidad.²⁶ Esa uniformidad dice algo. La dificultad no está alojada en un eslabón; recorre la cadena entera.

Corresponde señalar una limitación del instrumento. El LPI 2023 se construyó sobre una encuesta de percepción respondida por operadores de logística internacional y mira sobre todo el comercio exterior, de modo que leerlo como medida del desempeño logístico interno exige cautela. El propio Banco Mundial reformuló el índice: la versión 2.0 abandonó las percepciones y pasó a trabajar con datos operativos a nivel de embarque, provistos por operadores marítimos, aéreos y postales.²⁷ Se citan aquí las cifras de 2023 por tratarse de la última serie completa y comparable entre países para las dimensiones analizadas.

Empecemos por la infraestructura. Una matriz apoyada en el camión funciona si la red vial acompaña. Cuando no acompaña, cada kilómetro se encarece: más tiempo de viaje, más combustible, más desgaste de neumáticos, más reparaciones, más siniestralidad, entregas menos previsibles. La infraestructura ferroviaria y fluvial importa por una razón distinta y menos evidente. Evita que el camión termine haciendo trabajos para los que no está diseñado. En cargas masivas, pesadas, de bajo valor por tonelada y recorrido largo, el tren y la barcaza bajan el costo unitario y descomprimen la ruta. Argentina, ya se dijo, tiene red ferroviaria. Lo que no tiene es una red en condiciones de competir.

La articulación entre modos es la segunda cuestión. Ningún sistema logístico eficiente descansa sobre un solo modo de transporte. El camión hace la capilaridad, la primera y la última milla, el abastecimiento urbano, la distribución que cambia de destino todas las semanas. El ferrocarril rinde en corredores estables de larga distancia con volumen alto. La vía fluvial y marítima manda en graneles, contenedores y comercio exterior. El desempeño mejora cuando esos modos dejan de competir de manera desordenada y empiezan a encontrarse en nodos, terminales, puertos secos y centros de consolidación planificados.

Después está la flota. La edad de las unidades incide sobre costos, consumo energético, mantenimiento, emisiones, seguridad y confiabilidad de entrega. En Argentina se estimó la edad promedio del parque de carga en 14 años, con unos 19 años en camiones con acoplado; durante la cosecha de soja y granos no sorprende

²⁶ Arvis, Ojala, Shepherd y Ulybina (2023), op. cit.

²⁷ Banco Mundial. (2026). *The new Logistics Performance Indicators 2.0 (LPI 2.0): Methodology and user guide*. <https://lpi.worldbank.org>

encontrar unidades de más de 40 años. El promedio europeo de vehículos pesados se ubicaba en 8,1 años.²⁸ Dos países con idéntica participación carretera pueden obtener resultados opuestos según circulen con telemetría y mantenimiento preventivo o con unidades que consumen de más y se rompen seguido.

El cuarto factor es el precio de los insumos, y en particular del gasoil. En una matriz tan carretera, el combustible se traduce de manera directa en costo por kilómetro. Los costos logísticos nacionales cerraron 2025 con un alza acumulada de 37,01%. Durante 2026 el índice con transporte subió 2,08% en enero, 2,27% en febrero, 10,12% en marzo —mes en que el combustible trepó 24,69%— y 2,44% en abril, con 17,57% acumulado en el cuatrimestre.²⁹ La lectura resulta incómoda: cuando casi toda la carga viaja por ruta, un salto en el gasoil, en el tipo de cambio o en los repuestos se propaga a la economía entera en cuestión de semanas.

Puertos y aduanas forman el quinto frente. El costo logístico no termina cuando el camión llega al puerto. Los tiempos de espera, la disponibilidad de turnos, la coordinación documental, la fiscalización, la operación de las terminales y la gestión aduanera pueden decidir la competitividad de un embarque. Los puntajes argentinos de 2,7 en aduanas y 2,8 en infraestructura dentro del LPI marcan cuánto margen queda por recorrer.³⁰

La digitalización pesa cada vez más. Sistemas de información, trazabilidad, gestión de turnos, documentación electrónica, integración entre operadores, monitoreo de flotas, visibilidad de la carga en tiempo real: todo eso recorta tiempos muertos, optimiza rutas, anticipa demoras y ordena los puntos de transferencia. Argentina obtuvo 2,9 en seguimiento y trazabilidad, su mejor registro relativo dentro del índice y todavía lejos de los primeros puestos.³¹ Construir infraestructura física no alcanza si no se construye también la digital.

Queda la previsibilidad regulatoria. La logística sienta en la misma mesa a transportistas, operadores ferroviarios, concesionarios viales, puertos, terminales, aduanas, organismos sanitarios, cargadores, cámaras empresarias, sindicatos y tres niveles de gobierno. Con regulación fragmentada, permisos superpuestos, controles

²⁸ International Transport Forum (2020), op. cit.

²⁹ Universidad Tecnológica Nacional — Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, para la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos. *Índice de Costos Logísticos Nacionales*, ediciones mensuales 2026. <https://www.cedol.org.ar/logistica/estadisticas/>

³⁰ Arvis, Ojala, Shepherd y Ulybina (2023), op. cit.

³¹ Arvis, Ojala, Shepherd y Ulybina (2023), op. cit.

descoordinados y ausencia de planificación de corredores, el sistema pierde eficiencia aunque la obra física esté hecha.

La calidad logística resulta, en definitiva, de una combinación de factores. La matriz modal cuenta, aunque no aislada. El porcentaje de carga en camión se vuelve un problema cuando aparece junto a infraestructura insuficiente, intermodalidad baja, flota envejecida, combustible caro, puertos congestionados, aduanas lentas, poca digitalización y coordinación institucional débil.

Lineamientos para una política logística más eficiente

Reformulado el problema, las soluciones se ordenan distinto. Si la dificultad argentina no se agota en la participación del camión, la respuesta tampoco puede agotarse en reducirla. Hace falta un sistema integrado donde cada modo trabaje en el segmento que le rinde y donde el criterio de planificación sea el costo total de la cadena, no el precio del flete. Los lineamientos van en orden de prioridad.

En primer lugar, segmentar las cargas con criterio funcional. El camión conserva un lugar central en la distribución capilar, los tramos cortos y medios, la conexión entre establecimientos productivos, industrias, centros de consumo y puertos, y en la primera y última milla; en un país extenso y con producción dispersa, esa flexibilidad no tiene reemplazo. Para cargas masivas, pesadas, de menor valor relativo y recorrido largo —granos, minerales, combustibles, insumos industriales, ciertos contenedores— el ferrocarril y la vía fluvial tienen margen para crecer. El punto de partida es la asignación funcional y no la disputa entre modos.

En segundo lugar, priorizar corredores antes que metas abstractas de reparto modal. La consigna útil no pasa por “menos camiones”: pasa por identificar dónde el tren o la barcaza bajan efectivamente el costo, y el criterio de selección ya está disponible: tráficos que superen los 400 kilómetros con volumen estable. Eso obliga a concentrar inversión en corredores con volumen suficiente, demanda estable y conexión directa a puertos, nodos industriales o centros de consumo. Los agroindustriales hacia el Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén entran en esa categoría, junto con los mineros, energéticos y de economías regionales, evaluados por costo logístico total.

En tercer lugar, orientar la recuperación ferroviaria a la capacidad efectiva y no a los kilómetros de red. Tener vías no alcanza. Hacen falta infraestructura en condiciones, material rodante suficiente, frecuencias confiables, terminales intermodales,

conexión con puertos y reglas operativas que le permitan al tren competir por tráficos concretos.

En cuarto lugar, tratar a la hidrovía y al sistema portuario como piezas centrales. Argentina tiene una ventaja natural que aprovecha a medias: una red fluvial importante y una concentración agroindustrial pegada a la vía navegable, sobre todo en el Gran Rosario. Mejorar la integración entre barcazas, trenes, camiones y puertos recorta tiempos de espera, costos de transferencia y demoras administrativas. Llegar al puerto es la mitad del asunto; la otra mitad es llegar en horario, con turno asignado, y encontrar descarga, almacenamiento, fiscalización y embarque coordinados.

En quinto lugar, modernizar el transporte automotor. Si el camión va a seguir siendo dominante en buena parte de los segmentos, su eficiencia integra la solución y no constituye un tema lateral: renovación de flota, mantenimiento preventivo, capacitación de conductores, telemetría, planificación de rutas, eficiencia energética, reducción de viajes vacíos. Con la edad promedio del parque argentino, el margen sobre costos, seguridad, emisiones y confiabilidad es amplio.

En sexto lugar, reducir la exposición del sistema a los insumos críticos. Gasoil, neumáticos, repuestos, peajes, seguros y mantenimiento inciden de manera directa sobre la competitividad de una matriz tan carretera. Una política integral combina eficiencia energética, renovación de unidades, mejores rutas, menos tiempos muertos y mayor uso de modos complementarios allí donde bajen el costo por tonelada transportada.

En séptimo lugar, modernizar aduanas, puertos y procesos administrativos. Buena parte del problema logístico argentino tiene menos que ver con mover la carga que con los tiempos, los trámites, la coordinación documental y la previsibilidad del servicio. Digitalizar permisos, turnos, documentos, controles y seguimiento de cargas es infraestructura logística tanto como una ruta o una terminal portuaria.

En octavo lugar, fortalecer la coordinación institucional. Cuando cada actor opera con reglas, incentivos y sistemas de información propios, aparecen tiempos muertos y costos que nadie contabiliza. Hacen falta mecanismos de coordinación entre Nación, provincias, municipios y sector privado, con planificación de corredores, información compartida, estándares operativos y medición periódica de costos logísticos.

Conclusión

El análisis permite revisar una explicación instalada: que el problema logístico argentino se concentra en la dependencia del camión. Los datos confirman la dependencia. La comparación internacional debilita la inferencia. Hay países que mueven proporcionalmente más carga por ruta que Argentina y obtienen mejores resultados, y países que mueven menos y obtienen resultados iguales o peores. Como variable aislada, la participación del camión no predice la calidad logística.

Lo que distingue al caso argentino es el entorno. Los camiones operan aquí con integración intermodal baja, infraestructura aprovechada a medias, flota envejecida, costos operativos altos, ferrocarril e hidrovía de alcance limitado, tensiones portuarias, demoras administrativas y coordinación deficiente. La “camionización” es una consecuencia visible de ese cuadro antes que su causa.

De ahí que una discusión mal planteada —camión contra tren, ruta contra hidrovía— conduzca a políticas mal diseñadas. El camión seguirá siendo indispensable para la capilaridad territorial, la primera y última milla, la distribución urbana, los tramos cortos y la conexión directa con productores, industrias y centros de consumo. El ferrocarril tiene margen en cargas masivas y corredores estables de larga distancia. La hidrovía y los puertos resultan decisivos en graneles y comercio exterior. Ninguno de los tres reemplaza a los otros.

La política logística argentina tiene por delante un cambio de lógica: de la sustitución a la complementariedad. El objetivo no consiste en recortar la participación del camión, sino en que cada modo trabaje donde más rinde en términos económicos, operativos y territoriales. Una matriz moderna integra al camión con trenes, barcas, puertos, centros de transferencia, aduanas ágiles, infraestructura digital y reglas estables.

Para un país de esta extensión, con producción dispersa y necesidad permanente de integrar territorio, la logística funciona como plataforma de desarrollo antes que como capítulo de costos. El camino es sumar capacidades, no elegir cuál sacrificar.