

FECHA: Julio de 2026

MODELO FERROVIARIO INTEGRADO 5F

Organización y Planificación Distrital – Guaminí / Región del Sudoeste Bonaerense

Este pasado viernes 17 de julio, realizamos la primera llamada informativa, de la cual participaron, integrantes de AIMA (Asociación Intermodal de América del Sur) proponentes del modelo, legisladores de Río Negro, Ciudadanos de Río Colorado, medios de prensa locales y de la Provincia de Buenos Aires. Se acordó intensificar la suma de apoyos en la línea y las acciones de comunicación para informar del alcance de esta propuesta como política de Estado a partir de las iniciativas locales, y como objetivo, integrar nuevamente el territorio.

REVOLUCIÓN LOGÍSTICA EN EL INTERIOR:

EL "MODELO FERROVIARIO INTEGRADO 5F" PARA REACTIVAR 29.000 KM DE VÍAS

Ante la necesidad histórica de reducir los costos de transporte, conectar los pueblos del interior profundo y dinamizar la economía productiva, se presenta el **Modelo Ferroviario Integrado 5F**. Diseñado por la Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS), este planteo estratégico rompe con los viejos esquemas de privatizaciones tradicionales o de acceso abierto (*Open Access*), proponiendo una **red de máxima conectividad, baja latencia y alta cobertura**, conceptualmente idéntica a la tecnología celular 5G.

A diferencia del sistema actual, que solo usa el tren como una "lanzadera" exclusiva para multinacionales del agro o la minería, el Modelo 5F revive el interior reactivando **más de 70 ramales y 442 estaciones** a lo largo de **~29.000 kilómetros de red completa**. El plan contempla concesiones integrales a largo plazo (99 años) divididas en 4 mallas geográficas, garantizando la previsibilidad jurídica necesaria para que el sistema sea **100% autosustentable** a través de la inversión privada, sin depender de los presupuestos del Estado.

LA SIMBIOSIS DEFINITIVA:

EL INTERMODALISMO ABSOLUTO ENTRE EL TREN Y EL CAMIÓN

La clave más disruptiva del Modelo 5F es que **termina con la falsa e histórica competencia "puerta a puerta" entre el camión y el tren**, la cual solo llevó al fracaso del sistema logístico regional. El 5F propone una fusión operativa y comercial absoluta basada en tres ejes técnicos:

1. El camión como el "buscador de carga" regional

El tren se concentra exclusivamente en la tracción de larga distancia por las vías troncales. Por su parte, las empresas de camiones locales y cooperativas regionales se encargan de consolidar y dispersar la mercadería en un **radio de hasta 150 o 200 kilómetros alrededor de cada estación intermedia**. El camión deja de hacer el viaje largo —evitando el desgaste extremo de neumáticos, combustible y la fatiga del chofer— y se convierte en el socio indispensable para la última milla.

2. Estándar físico unificado y tecnología instantánea

Para que el intercambio de carga sea inmediato y sin sobre costos de estiba o roturas, el modelo promueve dos tecnologías:

- **Contenedores de 53 pies:** Con el mismo volumen de carga que el acoplado de un camión de gran porte. Se traspan de un medio a otro en minutos.
- **Tecnología Piggy-Back (Semirremolque sobre vagón):** Permite que el camión desenganche su remolque directamente sobre un vagón plataforma adaptada. Al llegar a destino, otro camión lo engancha y hace la entrega final.

3. Democratización comercial: "Vagones de Terceros"

El modelo fomenta que las propias pymes de transporte automotor y dadores de carga sean **dueños de sus propios vagones y contenedores**, fluyendo libremente por la red y pagando solo un peaje por el derecho de paso (tracción). Esto permite a una empresa de camiones ofrecer una tarifa integrada "puerta a puerta", usando el tren como una "autopista de acero" para abaratar sus costos sin perder jamás el control de sus clientes.

SALTO TÉCNICO Y ECONÓMICO

UN POTENTE IMPACTO SOCIAL Y TERRITORIAL

La implementación de este intermodalismo absoluto genera un beneficio mutuo inmediato:

- **Para el Camión:** Multiplica sus viajes cortos de alta rentabilidad diaria y mejora drásticamente la calidad de vida de los choferes, que **vuelven a sus hogares todas las noches**.
- **Para el Tren:** Consigue la escala y la variedad de carga general (alimentos, manufacturas, e-commerce) necesarias para que las estaciones del interior vuelvan a ser centros logísticos activos los 365 días del año.

El Modelo 5F no solo optimiza costos y reduce drásticamente la huella de carbono; es una política de estado indispensable para **dinamizar el empleo joven, multiplicar los talleres zonales y garantizar el arraigo local** en toda la región del Sudoeste Bonaerense y el país.

Organización y Planificación Distrital / Guaminí / Región del Sudoeste Bonaerense

En el **Modelo Ferroviario Integrado 5F**, propuesto por AIMAS, la **Alianza Estratégica Camión-Tren** (Intermodalismo Absoluto) no se plantea como un mero trasbordo de mercadería de un medio a otro, sino como una **fusión operativa y comercial** de ambos sectores.

AIMAS sostiene que el histórico fracaso del tren de cargas en la región se debe a que se lo hizo competir de forma directa contra el camión ("puerta a puerta"). El 5F rompe ese paradigma e implementa la alianza a través de tres ejes técnico-operativos bien definidos:

1. El Camión como el "Buscador de Carga" (El Radio Regional)

En el modelo tradicional, el tren solo es rentable si va de un punto A a un punto B distantes a más de 500 kilómetros sin detenerse. El 5F cambia esto: el tren se concentra en la tracción de larga distancia por las vías troncales, mientras que **las empresas de camiones locales y regionales se encargan de consolidar y dispersar la carga** en un radio de hasta 150 o 200 kilómetros alrededor de cada estación intermedia.

El camión deja de hacer el viaje largo (que le genera mayor desgaste de neumáticos, combustible y fatiga al chofer) y se convierte en el socio que alimenta al tren, garantizando que el ferrocarril llegue a capilarizar el interior productivo profundo.

2. Estándar Físico Unificado: El contenedor de 53 pies y el "Semirremolque sobre Vagón"

Para que la alianza sea real, el intercambio físico debe ser instantáneo. El 5F promueve la adopción masiva de dos tecnologías intermodales:

- **Contenedores de 53 pies (interdomésticos):** Tienen el mismo volumen de carga que el acoplado de un camión de gran porte. Un camión deja el contenedor en la playa ferroviaria y se lleva otro en minutos.
- **Tecnología Piggy-Back (Semirremolque sobre vagón):** Permite que el camión desenganche su semirremolque directamente sobre un vagón plataforma adaptada. El tren transporta el remolque por las vías y, en el destino, otro camión lo engancha para la entrega final.

Esto elimina los sobre costos de estiba, roturas de mercadería y demoras operativas.

3. Integración Comercial: "Vagones de Terceros" y Tarifas Combinadas

La implementación más disruptiva del 5F es la **democratización del material rodante**. El modelo permite y alienta a que **las propias empresas de transporte automotor o cooperativas de camioneros sean dueñas de sus propios vagones y contenedores intermodales**, pagando un peaje a la malla ferroviaria por el derecho de paso (tracción).

De esta manera, una pyme de transporte por camión puede ofrecer a su cliente una tarifa integrada "puerta a puerta", utilizando el tren en el tramo intermedio como una "autopista de acero" para abaratar sus propios costos operativos y reducir las emisiones de carbono, sin perder el control comercial de su cliente.

Síntesis del impacto de la alianza en el Modelo 5F:

- **Para el Camión:** Multiplica sus viajes cortos de alta rentabilidad diaria, reduce costos de mantenimiento y mejora la calidad de vida de los choferes, que vuelven a sus hogares todas las noches.
- **Para el Tren:** Consigue la escala y la variedad de carga general (alimentos, manufacturas, *e-commerce*) que hoy no tiene, permitiendo que las estaciones del interior vuelvan a ser centros logísticos activos los 365 días del año.

El **Modelo Ferroviario Integrado 5F** es una propuesta estratégica disruptiva diseñada por **AIMAS** (Asociación Intermodal de América del Sur) que busca transformar de raíz el sistema de transporte de cargas y pasajeros, planteando una alternativa superadora frente a los modelos tradicionales de "Concesionario Vertical" y de "Open Access" (Acceso Abierto).

AIMAS utiliza la analogía del "5F" vinculándolo conceptualmente con la tecnología celular **5G**: un ecosistema de red integrada, de máxima conectividad, baja latencia y alta cobertura, donde participan múltiples actores en simultáneo.

Los Pilares del Modelo 5F

A diferencia de los modelos vigentes, que conciben al tren como una "lanzadera de grandes volúmenes" dedicada casi exclusivamente a los grandes complejos exportadores (como el grano o la minería a granel), el 5F se sostiene sobre los siguientes ejes:

1. Alianza Estratégica Camión - Tren (Intermodalismo Absoluto)

El modelo propone que **compitan los negocios, no los medios de transporte**. En lugar de ver al camión como un enemigo del tren, el 5F lo integra como el socio logístico indispensable para la última milla y los centros de transferencia intermedia. El objetivo es que las estaciones salgan a buscar la carga en un radio regional utilizando la flexibilidad del transporte automotor.

2. Economía de Variedad (Sumar a las PyMEs y al E-commerce)

Para generar escala económica y lograr que el ferrocarril sea rentable de forma autónoma, el tren debe transportar de todo. El 5F promueve la convergencia en una misma formación de:

- Vagones de carga pesada a granel (granos, minerales).
- Plataformas intermodales para contenedores de todo tipo (incluyendo el contenedor de 53 pies y *doble piso*).
- Furgones de encomiendas rápidas para *e-commerce*.
- Coches de pasajeros en trenes mixtos zonales.

3. Cultura de "Vagones de Terceros" e Interconexión

Inspirado en las mejores prácticas del sistema ferroviario de Estados Unidos, el 5F promueve que la mayor parte del material rodante (vagones, contenedores, semirremolques) pertenezca a miles de empresas logísticas privadas y dadores de carga, y no estrictamente a la empresa ferroviaria. Esto permite que los activos fluyan libremente por cualquier parte de la malla ferroviaria.

4. Propuesta de Concesión Integral a 99 Años

AIMAS propone dividir el mapa ferroviario en **4 mallas geográficas interconectadas** (incluyendo el AMBA como nodo integrador), bajo concesiones a largo plazo (99 años). Esto otorga la previsibilidad jurídica y económica necesaria para captar inversiones

privadas en infraestructura de vías y patios de carga, sin depender de los vaivenes de los presupuestos estatales.

Comparativa de Modelos: 5F frente a las Alternativas

AIMAS sostiene en sus proyecciones técnicas que el modelo 5F es el único capaz de autofinanciar la reconstrucción de la red y generar excedentes reales:

Indicador Técnico / Económico	Modelo 5F (AIMAS)	Concesionario Vertical Tradicional	Open Access (Acceso Abierto)
Alcance Operativo de la Red	~29.000 Km (Malla completa)	~17.200 Km	~9.500 Km (Solo corredores rentables)
Estaciones Activas	442 estaciones	266 estaciones	80 estaciones
Enfoque Comercial	Atender a todos (PyME, Agro, Granel, Encomiendas)	Concentración en grandes volúmenes	Concentración en grandes volúmenes
Financiamiento de Vías	Autosustentable (20% de excedentes a reinversión)	Crítico / Requiere subsidios	Requiere inversión total del Estado
Capacidad de Carga Proyectada	32,5 Toneladas por eje (Salto tecnológico)	22 a 25 Toneladas por eje	22 a 25 Toneladas por eje

El Impacto Territorial del 5F

Al dar vida a más de 70 ramales y reactivar las estaciones intermedias del interior, el modelo no solo optimiza costos logísticos reduciendo la huella de carbono, sino que funciona como un potente **dinamizador del empleo joven y el arraigo local**. Se estima que la implementación del 5F sostendría de forma directa a decenas de miles de ferroviarios en todo el país, multiplicando exponencialmente los puestos indirectos en logística automotriz y talleres zonales.