

Modalidad de transporte en camiones “bitrenes”: oportunidades y desafíos para Argentina

02/09/2025



Especialistas señalan que el uso de bitrenes significaría una alternativa capaz de abaratar costos logísticos y mejorar la competitividad de la producción, aunque advierten que es necesario avanzar con un plan claro de infraestructura y control estatal. Estas unidades, compuestas por un camión y dos semirremolques biarticulados, se usan en sectores como el agropecuario y el industrial, ofreciendo mayor eficiencia al transportar más carga por viaje, lo que reduce costos, viajes, emisiones de CO₂ y desgaste del asfalto.

El especialista en Derecho de Tránsito y Seguridad Vial, Horacio Botta Bernaus, dialogó con Diario San Rafael y FM Vos 94.5 sobre los alcances de este sistema, ya utilizado en varios países, y analizó las ventajas y dificultades que

tendría en el contexto argentino.

“Lo que yo veo desde la Seguridad Vial son las posiciones preelectorales, las pujas. Así que vamos a tratar de sustraernos a eso y hacer un análisis que tiene que ver con cuál es el objetivo”, explicó.

Según sostuvo, la Argentina arrastra dos grandes problemas en materia de transporte: los elevados costos logísticos y las largas distancias que separan los centros de producción de los puertos. “Argentina tiene dos temas en materia de transporte, que son de muchos años. Uno, los altos costos. Lo hemos visto incluso en algunos momentos de nuestra historia, que se llegó a decir que salía más caro hacer el transporte que la propia mercadería que se transportaba. El segundo tema son las distancias en nuestro país. Cuando usted tiene que llevar del interior del interior a un puerto, a veces podemos hablar de mil kilómetros o más”, detalló.

En ese marco, el especialista señaló que la existencia de un sistema ferroviario fuerte ayudaría a resolver parte de estas dificultades, pero que la incorporación de bitrenes puede constituir una alternativa para mejorar la competitividad. “Si tuviéramos un ferrocarril eso sería más fácil de resolver. Tenemos todas las condiciones para que, desde el punto de vista logístico, el bitren aparezca como algo que permite mejorar los beneficios del que produce y hacer más competitivos algunos productos argentinos”, subrayó. Los bitrenes –camiones con mayor capacidad de carga distribuidos en varios ejes– permiten transportar más del doble de mercadería en un mismo viaje, con un solo chofer y un solo vehículo. “Claramente podemos pasar a transportar 70.000 kilogramos, es decir, de 20, 25, 30 mil a más del doble, con el mismo conductor, con un solo vehículo, en un solo viaje. Realmente es una solución interesante, como para no descartarla de plano”, afirmó Botta Bernaus. En cuanto a la infraestructura vial del país, consideró que no todas las rutas están en condiciones de soportar este sistema. “En principio diría que muchas rutas están en condiciones de transportarlo, y otras que hay que volver a evaluarlas. El

problema del bitren no es tanto que lleva más peso, porque ese peso se distribuye en más ejes”, explicó. Sin embargo, advirtió que el Estado debería garantizar un control estricto: “Yo creo que se puede liberar, lo que yo me hubiera pedido es que el Estado vaya certificando las rutas en donde se han hecho los estudios, para que todo el mundo se quede tranquilo respecto de que estos vehículos no van a profundizar la rotura de las rutas”. El debate también involucra a los sectores transportistas, que expresaron reparos frente a la medida. Desde la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza advirtieron que la incorporación de estas unidades implica una inversión un 60 por ciento más alta que la de un camión convencional, además de requerir tractores especiales. Botta Bernaus respondió que estas discusiones suelen repetirse cada vez que surgen cambios en el sector. “Hay que separar siempre la paja del trigo. Sectorialmente a algunos no les conviene porque se ven obligados a comprar otro tipo de unidades, pero esto pasó con la industria hace unos años atrás”, recordó. Incluso remarcó que, en experiencias anteriores, las empresas terminaron valorando las nuevas exigencias. “La industria dijo no quiero más transportistas con vehículos que tengan cañones más de tres años de antigüedad. Pareció que se acababa el mundo. Pero los dueños del transporte terminaban agradeciendo porque había significado cuando sacaron cuenta que era más barato eso, renovar los vehículos cada tres años, que las pérdidas que tenían por rotura de los vehículos para el uso”, relató. Si bien reconoció que no se trata de una medida aplicable a todos los rubros, destacó que algunas industrias ya la incorporan con resultados positivos. “Está claro que esta no es una medida que le sirve a todo el mundo, pero a mí me sorprendió que la industria metalmecánica y la automotriz empezaron a valorar y a usar los bitrenes para transportar productos de Buenos Aires a Córdoba”, comentó.

El especialista insistió en que la discusión debe plantearse desde una perspectiva integral, por encima de los intereses sectoriales. “Me parece que acá todos tenemos que poner la mano en el corazón y decir qué es lo que le sirve al país en

conjunto. Probablemente más a unos que a otros, pero creo que esto no se puede negar y es un avance que habrá que valorarlo”, sostuvo.

Por último, remarcó que el país debe avanzar en definiciones claras sobre las rutas nacionales y provinciales, garantizar su mantenimiento y poner la mirada en el bienestar de la ciudadanía. “Hoy lo que necesitamos los ciudadanos es que mejore la economía, que mejore la seguridad de nuestras rutas y que de alguna manera dejemos muchas veces algunas valoraciones sectoriales como única respuesta ante estos cambios. Somos un país muy complejo”, concluyó Botta Bernaus.