

Avanza el proyecto para la reactivación del futuro tren de cargas entre Argentina y Chile a través de Mendoza

04/10/2022



El jueves quedó finalmente definida una comisión de trabajo entre el Consorcio Ferroviario Unión Pacífico y Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE), lo que significa un nuevo avance en relación al proyecto impulsado por el primero de ellos, el cual tiene como objetivo reacondicionar las vías del ferrocarril Sarmiento para conectar Argentina con Chile a través de unidades destinadas a la carga.

En diálogo con FM Vos (94.5) y con Diario San Rafael, Alejandro Orlando, gerente del Consorcio Ferroviario Unión Pacífico expresó que el convenio firmado tiene por finalidad el armado de estrategias técnicas, donde el Estado nacional a

través de FASE pone los técnicos que analizarán la última parte del proyecto ejecutivo, que se le presentó antes de la pandemia al ministro de Transporte Mario Meoni (fallecido en un accidente en abril de 2021).

“Ese proyecto ya está testeado con dos empresas chinas, la Embajada China que le dio la aprobación porque es un proyecto integral que tiene financiamiento propio (que es lo importante)”, señaló y agregó: “Lo que logramos fue la firma de un convenio que tiene una cláusula gatillo, que se dispara cuando la Nación acepta el proyecto (que es lo que vamos a tratar de lograr ahora)”. Algo que buscan justamente, es que la Nación se interese lo suficiente para que disponga la activación de corredor como una cuestión de estado, junto con los otros corredores existentes.

Aclaró que esto “ya es un mecanismo que está aceptado con China, y que incluye Estado – Estado (Estado argentino – Estado chino), porque esas empresas por más que parezca que son privadas, son del Estado chino, ellos se manejan en base a la decisión que el Estado chino tome”.

Recordó que este es un proyecto que ya tiene varios años. Al principio se pusieron en marcha operaciones entre Buenos Aires y Realicó, La Pampa, para luego unir Realicó, con Mendoza, lo cual no se alcanzó y que implica una inversión de mil millones de dólares.

En el medio hubo cambios de gobierno que afectaron el proyecto ahora retomado. Añadió que como se trata de un proyecto integral, “se va a poner en marcha todo: desde la infraestructura hasta el material rodante (trenes), que sería entregado por China que los fabrica, para un proyecto que tiene 1.400 kilómetros de vía, si se cuenta lo que es Vaca Muerta, la ex Vale y lo que se sumó ahora y que antes no estaba”.

Cabe decir que sólo la reactivación del ramal que une Realicó

con General Alvear, implica una obra de 330 kilómetros de extensión. “Ahora creo que está armado con una seriedad tal, como para lograr poner en marcha de una vez por todas este esquema porque hay una necesidad nacional e internacional, porque estamos hablando de minerales, estamos hablando de cuestiones que son muy importantes para la Argentina y en este contexto, para países como Brasil que hoy tiene firma con Rusia, y no le puede generar lo que le genera hoy Vale en lo que es potasio y todo ese mineral. Hoy Rusia es el principal proveedor, Rusia no lo tiene y hay una cuestión de coyuntura que nos conviene aprovechar ahora”, destacó.

Además, falta que se pongan de acuerdo sobre el paso a utilizar. Hay dos pasos hacia Chile tenidos en cuenta: El Paso Las leñas y el Paso Vergara. El primero necesita un túnel de 12 kilómetros a 2.400 metros y el segundo no necesita túnel y pasa a 2.300 metros de altura.

Por otra parte –manifestó Meoni– “hay otros proyectos junto con este y hay un paquete de desarrollo ferroviario que quiere hacer la Nación, y nosotros estamos dentro de ese paquete”. “No hay plazos, nosotros nos vamos a apurar, vamos a hacer todo lo que sea de nuestra parte para que esto salga lo más urgentemente posible, pero no podemos hablar de ‘plazos’. Pero supongo que este año vamos a tener alguna novedad”, concluyó.