

Buscan recuperar la importante conexión ferroviaria con Chile

20/05/2022



Siguen las gestiones para impulsar el tren de cargas entre Buenos Aires y Mendoza con conexión al Pacífico. Las obras para reactivar 1.400 kilómetros de vías demandarán una inversión millonaria en dólares y se trabaja desde el Consorcio Ferroviario Unión Pacífico (FCUP), la Federación Económica de Mendoza, empresas chinas, argentinas, la Nación y municipios. También se impulsa el transporte de pasajeros y el desarrollo de trenes turísticos.

Desde FM Vos (94.5) y Diario San Rafael entrevistamos por este tema a **Alejandro Orlando**, secretario general de la FEM y

gerente general del Consorcio Ferrocarril Unión Pacífico. “Nuestro proyecto, que es el sistema bimodal a lo largo de la Ruta Nacional 188 e intenta unir los puertos del litoral atlántico con los pasos internacionales –en este caso estamos hablando de El Pehuenche, que es el único habilitado todo el año–, va avanzando.

Tenemos reuniones acordadas con el Estado nacional, que tiene sus empresas dedicadas a diferentes actividades ferroviarias. Hemos trabajado en la parte formal presentando los expedientes con los proyectos y el financiamiento, que en este caso es propio y proveniente de una UTE conformada por empresas chinas que ya están trabajando con el Estado nacional. Por lo tanto, estamos esperando que se avance y se vayan concretando las diferentes fases del proyecto. Tenemos competencia con otros corredores -el nuestro es el central- que están en otras provincias; por eso aprovechamos una reunión que mantuvimos en Malargüe para revitalizar el esquema con Chile y en virtud de esto necesitamos que el paso Pehuenche comience a funcionar a full.

Esto en cuanto a una visión macro del tema; los otros corredores también dicen que tienen la ventaja de llegar a Chile, pero del lado trasandino no tienen la receptividad que tenemos nosotros por la altura en que se ubican los pasos. El sistema Pehuenche tiene pasos bajos; el mismo Pehuenche tiene algo menos de 2.500 metros, pero en el mismo sistema está el paso de Las Leñas que, aunque hay que hacer un túnel, está a 2.100 msnm; el paso Vergara tiene algo más de 2.000 metros, y todos compiten en lo que se llama sistema Pehuenche con los otros corredores. Por ejemplo, el paso del NOA está por sobre los 3 mil metros, y Libertadores se corta siempre en invierno”.

Esta visión de Orlando, optimista, se contrapone con la cantidad de tiempo que se está tras este objetivo. Al respecto, comentó que “todo esto tiene que ver con políticas de Estado, ya que más allá de la situación financiera de la

región, el posible logro de esto justamente tiene que ver con esas políticas. Creo que es un momento adecuado porque el sector privado le hace frente a este problema, justamente por una cuestión económica, porque teniendo conexiones las regiones van avanzando. Creo que hay que aprovechar la muy buena relación que tenemos con las Sexta y Séptima regiones chilenas, y también juega a favor la ubicación en Chile del puerto de San Antonio”.

Vos FM 94.5 · Buscan recuperar la importante conexión ferroviaria con Chile