

Conexión estratégica: cómo el modelo intermodal entre el tren y el camión busca reactivar el ferrocarril desde San Rafael hacia los puertos

20/02/2026



La reconstrucción ferroviaria en el sur de Mendoza dejó de ser un sueño romántico para convertirse en una propuesta técnica concreta de desarrollo económico. **Jorge de Mendonça, especialista en logística y Presidente de la Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS)**, presenta hoy viernes a las 11 en la Cámara de Comercio de San Rafael un modelo basado en el intermodalismo. Su planteo es disruptivo: una concesión a 99 años que autogestione la infraestructura mediante la alianza estratégica con el sector del transporte automotor, eliminando la necesidad de subsidios estatales y recuperando

la competitividad de las economías regionales.

El intermodalismo como motor del territorio

Para De Mendonça, el error histórico ha sido analizar al tren, al camión y al barco como competidores, cuando la clave de la rentabilidad reside en su integración. **«El objetivo de AIMAS es desarrollar el intermodalismo, que es la integración de los cuatro modos para bajar costos y aumentar la oferta de movilidad en beneficio del territorio, no de los modos de transporte en sí. Hoy, cuando alguien pide reponer un servicio ferroviario, parece un ruego, casi pidiendo disculpas. Nosotros demostramos que el ferrocarril es rentable»**, aseguró en diálogo con FM Vos 94.5.

«El desafío es integrarlo en la cadena comercial: el cliente del tren debe ser el camión. San Rafael no debe preguntarse si algún día tendrá el tren, sino entender que es una necesidad absoluta para su alianza con el transporte automotor», enfatizó.

Una licitación a 99 años: el modelo de reconstrucción

Frente a las actuales propuestas de licitación nacional que, según el especialista, están hechas a la medida de intereses particulares y dejan fuera a regiones como San Rafael, AIMAS propone un esquema de largo plazo inspirado en el modelo que salvó la logística de Estados Unidos en los años 80. **«Proponemos que el Estado Nacional licite la totalidad de la red en cuatro mallas (Norte, Sur, Mesopotamia y AMBA) a 99 años. Este plazo es suficiente para reconstruir la red dos veces con inversión privada. En este modelo, el ferrocarril maneja la vía y los trenes mixtos de pasajeros y encomiendas para que cada ramal tenga al menos un servicio diario. Pero los vagones, contenedores y centros de carga serían de las empresas de logística locales. De esta forma, una pyme con un**

solo vagón ya es negocio, dándole escala y densidad al sistema», explicó.

Claves para la sustentabilidad regional

El esquema presentado se sostiene sobre tres pilares fundamentales que buscan dar vuelta la página de la decadencia ferroviaria. El primero es la integración de red. En ese sentido, De Mendonça fue categórico: **«Necesitamos que sea una sola red integrada. Los proyectos aislados para cruzar la cordillera o unir puntos A y B nunca son sustentables por sí solos. Reintegrar San Rafael con Malargüe, Neuquén y los puertos del Atlántico es, precisamente, lo que hace que el sistema funcione y tenga sentido logístico»**, destacó.

En segundo lugar, el especialista planteó un escenario de inversión cero del Estado, algo disruptivo en el contexto actual. **«Si el Estado Nacional acepta este modelo de concesión a largo plazo, no tendría que invertir un solo peso; lo haría el sector privado y los actores regionales. Por eso, los gobiernos provinciales deben gestionar esta opción ante la Nación para que el año que viene el sistema ya pueda estar concesionado»**, expuso.

«Bajo esta mirada, el riesgo y la mejora de la infraestructura quedan en manos de quienes utilizan el servicio», añadió.

Asimismo, el presidente de AIMAS derribó el mito de que el tren solo sirve para los grandes cargadores. Para él, el volumen lo dan todos: **«El ferrocarril que tenemos hoy es extremadamente caro porque no invierte. El volumen de carga no lo da un solo cliente grande, que en Argentina no abundan, sino la suma de todos los pequeños y medianos clientes que el camión acerca a la estación»**, enfatizó.

«Es allí donde el intermodalismo cobra fuerza, convirtiendo al camión en el aliado necesario para alimentar las formaciones y reducir drásticamente los costos de flete para las PyMEs

locales», añadió.

Recuperar la historia: el antecedente de 1964

De Mendonça recordó que la región ya fue pionera en intermodalismo hace más de seis décadas, una práctica que se perdió por ineficiencias operativas y falta de cumplimiento de los servicios ferroviarios. «Hay una foto de 1964 del dueño del Expreso Malargüe parado orgulloso junto a dos vagones que cargaban sus semirremolques. Hace 62 años ya hacíamos intermodalismo en esta zona; éramos el segundo país del mundo en implementarlo», subrayó:

«Lo perdimos porque el ferrocarril se olvidó de cumplir los horarios y devolver los vagones a tiempo. En 1971, las empresas de camiones se agotaron y dejaron de contratarlo. El desafío hoy es que los sectores públicos y privados se sumen a esta propuesta que ya estamos coordinando con otras provincias para sugerirle formalmente al Presidente de la Nación este cambio de rumbo», afirmó al cierre de la comunicación.

Jornada de trabajo y recolección de firmas

El encuentro en la Cámara de Comercio, Industria y Agropecuaria de San Rafael ha sido el puntapié inicial para un plan de acción concreto. La convocatoria, desarrollada por Graciela Montaña junto a las autoridades de la Cámara de Comercio, Industria y Agropecuaria de San Rafael, logró reunir a empresas y directivos estratégicos del Oasis Sur con el objetivo de unificar criterios sobre el modelo intermodal.

La jornada trasciende el ámbito local: tras la disertación presencial de hoy viernes las 11:00 horas en la Cámara, se desarrollará una videoconferencia a las 12:00 con referentes y especialistas de diversos puntos de la Argentina. Este intercambio federal permitirá darle el cierre técnico a la nota de sugerencia que se elevará próximamente ante el gobierno nacional.