

# Difonso cuestionó el alcance del anuncio ferroviario y pidió una política de Estado para recuperar todos los ramales de Mendoza

23/06/2025



El reciente anuncio del Gobierno de Mendoza sobre la puesta en marcha de un servicio ferroviario entre la zona Este y Maipú volvió a poner sobre la mesa la necesidad de reactivar el tren como medio de transporte en toda la provincia. Sin embargo, el diputado provincial Jorge Difonso, uno de los principales impulsores del tema, manifestó duras críticas a la medida y reclamó una visión integral que abarque a todas las regiones y no responda solamente a intereses coyunturales.

“Hemos hablado varias veces del master plan que presentamos ya hace cinco años en la Legislatura y que fue aprobado por unanimidad”, recordó Difonso en diálogo con Diario San Rafael

y FM Vos 94.5. El legislador detalló que ese proyecto fue elaborado “con informes técnicos de ingenieros, arquitectos, autoridades nacionales del sistema ferroviario y una inspección ocular de casi 900 kilómetros de vía en Mendoza”.

El plan propuesto por Difonso contemplaba tanto la reactivación del tren de pasajeros como el de cargas, con el objetivo de “abaratar la logística, hacer más competitivo el transporte y contribuir con el cuidado del medio ambiente”. En ese marco, consideró que el anuncio llega tarde y con un recorte parcial del proyecto original: “Cinco años después, el gobernador sale con esta medida que entiendo que necesita desde el punto de vista electoral para hacer un tramo de poquito más de 40 kilómetros en el Este de Mendoza”.

Además, el legislador apuntó contra el carácter limitado del anuncio: “Quedan muchas localidades fuera de la propuesta. Nosotros entendemos que es muchísimo más necesario en el interior de la provincia, tanto para las economías regionales como para el turismo. San Rafael es un caso concreto, con el desvío de Las Catitas vía Ñacuñán, y también Malargüe con la posibilidad de un nuevo cruce más viable según los ingenieros”.

El legislador oriundo de San Carlos enfatizó que “Estimamos que el ferrocarril tiene que volver, pero a todas las localidades y no donde existan intendentes del color del gobernador. Tiene que ser una política de Estado que abrace a toda la provincia, más allá del signo político de quien gobierne”.

Uno de los puntos más controversiales del anuncio oficial, según Difonso, es la financiación. “Estos son fondos del resarcimiento por Portezuelo del Viento. Recordemos que la demanda era por más de 10.000 millones de dólares y se cerró en 1.000 millones. Mendoza renunció casi al 90 por ciento del reclamo para acceder al cobro. Se firmó un acuerdo condicionado a una obra como Portezuelo, que se cayó por objeciones de La Pampa y Alberto Fernández, y ahora ese dinero pasó a ser de libre disponibilidad para el gobernador”, explicó.

Para el diputado, la forma en que se está gestionando esa suma es apresurada e inconsulta: “Estamos entregando las joyas de la abuela sin una discusión profunda como política de Estado. Lo está resolviendo una sola persona con mucha intemperividad. Esto salió de un día para otro, fue un corte y pegue que, sí, me enorgullece que forme parte de nuestro proyecto, pero necesita participación de todas las regiones”. Consultado sobre las prioridades en conectividad ferroviaria, Difonso señaló: “Se debe conectar el Valle de Uco con Mendoza, todo el sur con el norte provincial y también con San Luis para facilitar la salida de cargas. No es algo que se logra de un día para otro, pero sí necesitamos que sea dentro de un marco estratégico”.

En esa línea, destacó que el regreso del tren no solo beneficiaría al turismo, “para que puedan llegar al Valle de Uco o al sur disfrutando incluso del viaje”, sino también a la economía: “Es más económico. El tren a Córdoba desde Buenos Aires hoy tarda cerca de 28 horas, pero sale la mitad que un colectivo. Lo mismo pasaba con el tren a Palmira, que costaba menos de la mitad. El problema es que el tren tiene enemigos, entre comillas, como los transportes que monopolizan el servicio, ya sea de pasajeros o de carga”.

Ese monopolio, sostuvo, también afecta a la infraestructura vial: “Nos ha traído un deterioro paulatino en todas nuestras rutas. En vez de mandar un tren con 50 contenedores, van camiones con más costo, menos competitividad y más desgaste para las rutas”.

Otro de los puntos abordados por Difonso fue la posibilidad de reactivar la conexión con Chile. “Tenemos que pensar también en la conectividad internacional, ya sea por el paso del sur o por Libertadores. En su momento funcionaba perfecto y sin interrupciones climáticas”, recordó.

Respecto del convenio con Nación para usar las vías del Belgrano Cargas, señaló que es un paso positivo pero insuficiente: “Este convenio me parece bien y hay que extenderlo, no dejarlo en esos 40 kilómetros. En el master plan planteamos la recuperación comercial de estaciones,

centros logísticos, espacios comerciales y loteos habitacionales”.

La propuesta incluye también mecanismos de autofinanciamiento: “Muchas zonas ferroviarias están en áreas urbanas que permiten loteos del Instituto Provincial de la Vivienda. Lo que se recaude debe reinvertirse en el sistema ferroviario. No como pasó en la capital, donde hicieron edificios de diez pisos y no fue un solo peso a las vías, fue todo para negocios inmobiliarios”.

Finalmente, reafirmó su compromiso con el proyecto integral: “Vamos a seguir empujando para que esto no se quede solo en el Este y llegue a todas las localidades que necesitamos desarrollar. Queremos un desarrollo federal en Mendoza”.