

Impulsan el ferrocarril a Vaca Muerta como eje estratégico del sur mendocino

19/11/2025



El Parlamento de Cuyo, una instancia de integración regional que nuclea a las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis desde 2014, celebró una nueva asamblea en San Luis la semana pasada, reactivando una agenda legislativa clave en temas de seguridad, logística y obra pública. El senador provincial Walther Marcolini (UCR) fue uno de los participantes destacados y detalló los avances concretos en infraestructura y seguridad.

La agenda legislativa, que incluye temas estructurales y culturales, arrojó cinco resoluciones importantes. Uno de los primeros frutos del trabajo conjunto fue el avance en la coordinación de seguridad. **“Logramos sacar cinco resoluciones que unifican la agenda de infraestructura y refuerzan el trabajo conjunto en materia de seguridad entre las tres**

provincias», dijo Marcolini a FM Vos 94.5.

Entre esos logros se encuentra el control integrado de las fronteras, donde ya hay un avance muy concreto entre Mendoza y San Juan, una medida que se formalizó tras la cesión de jurisdicción por parte de San Juan para centralizar el control en territorio mendocino.

Eje logístico: la vía férrea del desarrollo

El tema central de la asamblea fue la logística regional y la resolución sobre dos proyectos ferroviarios de inmensa magnitud: el ferrocarril Transandino (Unión Pacífico) y el Ferrocarril del Meridiano 68, que conecta el eje norte-sur.

El segundo proyecto es de vital interés para el sur mendocino, ya que busca vincular San Juan con Vaca Muerta, atravesando departamentos claves como San Rafael, General Alvear y Malargüe.

Marcolini enfatizó la visión de largo plazo detrás de esta iniciativa. **«El Ferrocarril del Meridiano 68 es una visión estratégica de mediano y largo plazo que exige fuertes políticas públicas, pero, fundamentalmente, requiere el compromiso del sector privado»**, aseguró Walther Marcolini.

Actualmente, se está avanzando en la elaboración del proyecto ejecutivo, un paso calificado como formidable por el senador. La viabilidad de la inversión está garantizada por la demanda de carga. **«Hemos avanzado significativamente en la garantía de cargas. El tren transportará grandes volúmenes de arena para el fracking de Vaca Muerta y, a su regreso, potasio desde la Planta de Potasio Río Colorado (PRC)»** detalló Marcolini, señalando que el repago de una inversión que tiene que ser completamente privada depende de esta garantía de cargas dual.

Según el entrevistado, el marco legal para atraer el capital privado está facilitado por la nueva normativa nacional. **«La Ley Bases y el Régimen de Incentivo a las Grandes Inversiones**

(RIGI) son herramientas indispensables para este proyecto. Su prórroga por un año nos otorga la seguridad jurídica clave que requieren estas inversiones a largo plazo», afirmó.



El senador provincial Walther Marcolini (UCR), dialogó con FM Vos

El desafío de la obra y la articulación

La ejecución del Ferrocarril del Meridiano 68, que utiliza parte de la traza existente del ferrocarril San Martín, requiere la construcción de aproximadamente 275 kilómetros de vía nueva.

Marcolini expuso la complejidad jurisdiccional de la obra. «Si bien utilizaremos tramos existentes, el proyecto requiere 275 kilómetros de vía totalmente nueva. La provincia de Mendoza, por facultades concurrentes, tiene la potestad de dictar las leyes para realizar las expropiaciones de la nueva traza, mientras que la Nación mantiene la jurisdicción sobre las líneas ferroviarias ya existentes», aclaró.

El plazo de ejecución, trabajando simultáneamente con todas las empresas de capital involucradas, se estima entre 36 y 48 meses. Sin embargo, todo depende de la articulación entre el sector privado, la Nación y las provincias.

El senador alvearense destacó el impacto económico que tendrá la obra en las economías regionales. **«Para San Rafael y General Alvear, no es lo mismo despachar un contenedor de 40 pies de ciruelas secas al puerto de Buenos Aires, que utilizar la nueva salida vía Romeral, llegando al puerto de San Antonio. Este cambio en la traza ferroviaria es la clave para la eficiencia en la exportación»**, señaló, refiriéndose a la última etapa que podría cruzar Chile por el Paso Planchón Vergara, que es más viable al no requerir túnel.

Finalmente, el legislador concluyó que todas estas acciones son complementarias a las estrategias de pasos internacionales que Mendoza ya trabaja (Las Leñas y Pehuenche) y pronosticó un futuro logístico auspicioso para la región. **«En el próximo quinquenio, el sur de Mendoza puede tener resuelto este nudo logístico, realizando un aporte gigantesco a la eficiencia del transporte y, por ende, generando un impacto directo en el desarrollo económico, que es nuestro objetivo fundamental»**, destacó hacia el final de la charla.

El Parlamento de Cuyo, por su parte, continuará sesionando a través de sus comisiones de trabajo, con dos asambleas anuales. La próxima reunión plenaria, la décima primera, está proyectada para el 19 de marzo de 2026 en Mendoza.