

# Logística binacional: el pedido de definiciones políticas para habilitar el transporte de cargas por el Pehuenche

29/03/2026



El futuro del Paso Pehuenche vuelve a estar en el centro de la agenda binacional. Tras un reciente encuentro de integración en Mendoza, Celso Jaque, intendente de Malargüe, reclamó definiciones concretas a los gobiernos de Javier Milei y el recientemente asumido mandatario chileno. El jefe comunal advirtió que la infraestructura está subutilizada y que la operatividad plena para todo tipo de cargas depende exclusivamente de acuerdos fitosanitarios y voluntad política, más allá de las inversiones pendientes. En diálogo con FM Vos

**94.5, Jaque analizó los desafíos logísticos, la integración turística y la necesidad de una aduana unificada que agilice el tránsito regional.**

Tras casi una década de estancamiento, la reactivación del Comité de Integración busca transformar el paso en un verdadero motor de desarrollo para el sur mendocino y la región del Maule. **«El Comité de Integración Pehuenche estuvo casi nueve años sin realizarse; recién el año pasado pudimos retomar este espacio. Lo que necesitamos ahora es que el paso no solo esté en funcionamiento, sino que sirva para el desarrollo regional. Para eso, es imperativo que los gobernadores logren que el tema se incorpore en la agenda binacional de los presidentes»**, sostuvo Jaque al comienzo del reportaje.

«Hoy, lo que falta para que pase todo tipo de cargas es que los organismos sanitarios se pongan de acuerdo. Chile suele poner mayores inconvenientes, pero ambos deben establecer condiciones permanentes y personal en los controles. La operatividad hoy pasa por una decisión política nacional», aseveró.

### **Aduana unificada y logística estratégica**

Para el intendente de Malargüe, la solución a las limitaciones de infraestructura que actualmente padece el paraje Las Loicas no requiere de costosas obras a largo plazo, sino de una visión logística que aproveche los recursos ya existentes en los departamentos vecinos. En este esquema, el rol de San Rafael se vuelve determinante para la operatividad del Paso Pehuenche. **«San Rafael cuenta con una zona primaria aduanera esencial; si el trámite se realiza allí, la intervención en Las Loicas se reduciría a un simple trámite de paso rápido»**, explicó en otro tramo del reportaje a **Diario San Rafael**.

Bajo esta lógica, el jefe comunal cuestionó que las reuniones de integración se realicen en la capital provincial,

sosteniendo que el epicentro de las decisiones debería trasladarse al sur mendocino, donde se encuentran los actores directos de la operatoria. El concepto central que impulsa el municipio vecino es el de un solo trámite que elimine la burocracia binacional. **«Hablamos de una aduana unificada en el sentido de que quien ya hizo los controles en un país sea recibido en el otro sin duplicar gestiones»**, señaló el intendente.

La propuesta busca que se unifiquen los requisitos de Argentina y Chile en una instancia única, evitando que la carga permanezca demorada en la cordillera por procesos administrativos redundantes que hoy asfixian la competitividad del corredor. Finalmente, ante el actual contexto económico nacional, Jaque no le cerró la puerta a la inversión privada como motor de servicios. «Si la decisión política es que los servicios del paso se concesionen a privados, es una alternativa totalmente válida», afirmó. Igualmente, observó que la celeridad es clave para no perder otra temporada. «Alguien debe tomar la decisión rápido; lo que el sur mendocino no puede seguir permitiéndose es vivir con excusas mientras la infraestructura permanece subutilizada», enfatizó.



El concepto central que impulsa el municipio vecino es el de un solo trámite que elimine la burocracia binacional  
**Más que un paso: un sistema de integración regional**

La visión del intendente malargüino trasciende el transporte de carga, apuntando a un corredor turístico e histórico que una los «Camino del Vino» de ambos países. «Cuando hablamos de Pehuenche, hablamos de un sistema de pasos que incluye al Planchón-Vergara. Ese es un paso con un potencial turístico enorme; por allí pasó la libertad de América con la columna sanmartiniana del comandante Freire. Podemos integrar las rutas del vino de San Rafael y Alvear con la región vitivinícola de Curicó y Talca en Chile, que es la más importante del país vecino», sugirió.

«Integrar rutas del sabor y turismo histórico es una forma de potenciar la región de manera conjunta, aprovechando que los alcaldes chilenos de San Clemente y Romeral tienen la misma voluntad de avanzar», agregó.

**El reclamo chileno y la deuda argentina**

La posición de los representantes trasandinos en el reciente encuentro fue contundente, dejando en evidencia una marcada asimetría en el ritmo de desarrollo que ambos países le imprimen al corredor bioceánico. En lo que respecta a la inversión técnica, el mensaje de Chile fue directo y sin matices. Según relató Celso Jaque, el país vecino reclama decisiones políticas que se traduzcan en presupuesto real, mientras observan con preocupación la lentitud de los avances del lado argentino.

**«Ellos siguen mejorando su tecnología e infraestructura, y ven que nosotros venimos con excusas lentas. Incluso mencionaron la incertidumbre que generó en su momento la obra de Portezuelo del Viento sobre Las Loicas, algo que frenó proyectos estructurales durante años»**, comentó el intendente malargüino. En cuanto a las mejoras en Las Loicas, el panorama actual muestra apenas soluciones paliativas. Si bien se confirmó que la Aduana abrirá una licitación en el mes de abril para construir un pequeño techado que brinde un mejor servicio a quienes utilizan el paso, Jaque subrayó que esto es insuficiente.

**«Todavía se necesitan resoluciones de fondo a través del presupuesto nacional para brindar servicios de calidad acordes a un paso internacional. No podemos pretender ser competitivos con estructuras provisionarias»**, recalcó. Por otra parte, el encuentro destacó la necesidad de una sinergia entre sindicatos y privados para empujar el desarrollo del sector. La participación activa de asociaciones como APROCAM y los transportistas de la región del Maule reafirma que el interés privado existe y es sólido. «La inversión estatal debe complementarse con la participación de los privados para que el Pehuenche sea un sistema complementario real del Cristo Redentor y no solo una alternativa teórica. Los camioneros de ambos lados están listos para utilizar el paso; ahora falta que el Estado argentino esté a la altura del desafío», declaró.

## **Un objetivo complementario, no competitivo**

Celso Jaque concluyó diciendo que el desarrollo del sur no busca restarle importancia al principal paso fronterizo de la provincia, sino ofrecer una alternativa necesaria para la logística nacional. «Lo más importante es entender que Pehuenche se hizo para ser un sistema complementario del Paso Redentor, no para competir con él. Es un sistema que ya está financiado y construido hace tiempo, pero que todavía no cumple el objetivo para el cual fue creado: el tránsito de todo tipo de carga», remarcó.

«Mi compromiso es trabajar para que en el próximo encuentro de septiembre lleguemos con acciones concretas. Ya no hay margen para las dilaciones; Mendoza y el Maule necesitan que este corredor sea finalmente la realidad productiva que soñamos», cerró.