

Un importante sector del empresariado quiere que el gobierno no avance con el Tren de Cercanías

27/04/2026



La tensión entre el **Gobierno de Mendoza** y el **sector privado** ha escalado a un nivel de confrontación directa por el destino de los recursos públicos. Días atrás, un bloque de 25 entidades empresariales encendió las alarmas sobre la crisis que atraviesan las pequeñas y medianas empresas, planteando una batería de medidas urgentes para sostener la actividad. Hoy, apuntaron contra un proyecto de transporte emblema para la administración provincial.

Tras la misiva, la respuesta que recibieron desde la Casa de Gobierno fue calificada como *“fría”*: el Ejecutivo se limitó a señalar que *“la gran mayoría de sus reclamos son de exclusiva competencia nacional”*, aunque reconoció que *“el actual contexto macroeconómico nacional, la caída de la actividad en*

distintos rubros, las restricciones de financiamiento y el aumento de costos configuran un escenario complejo, particularmente para las PyMEs, que constituyen una pieza central de la economía mendocina”.

Sin embargo, detrás de ese intercambio formal, varios “*pesos pesados*” del empresariado local comenzaron a mover desde las sombras una idea disruptiva. La propuesta, que circula por lo bajo como una verdadera bomba política, consiste en dar de baja el proyecto del **Tren de Cercanías** para que los **150 millones de dólares previstos para la obra** se distribuyan en medidas que alivien a un sector que se siente “*asfixiado*”.

Los empresarios cuestionan que el Gobierno decida avanzar con un proyecto de dicha envergadura y con posible un endeudamiento millonario.

La lupa sobre el Tren

El proyecto ferroviario en disputa contempla 33 kilómetros de vía nueva y la adquisición de material rodante para unir la Estación General San Martín (Junín) con Palmira y seis estaciones en Maipú, finalizando en General Gutiérrez para conectar con el Metrotranvía.

Con una velocidad proyectada de 68 km/h y frecuencias de 60 minutos, la inversión total es de **US\$ 150 millones, dividida en tres rubros**. El Rubro 1 (infraestructura) tiene un presupuesto de **\$184.201.767.946 (US\$ 130 millones)**; el Rubro 2 abarca la operación y mantenimiento por 15 años; y el Rubro 3 la provisión de trenes por **\$28.684.946.505 (US\$ 20 millones)**.

Justamente, el sector empresarial pone el grito en el cielo por la toma de deuda de **\$100.000 millones aprobada por la Legislatura** para este fin. El argumento de los privados - susurran- es que “*con la deuda se benefician los mismos de siempre*” en clara alusión a que la obra parece predestinada a una compañía que ya presentó ofertas un 42,4% por debajo de lo

estipulado en el rubro de construcción y otra competitiva en el de operación.

Cuestionan que, para las constructoras pequeñas y otros sectores, *“nunca hay nada”*, y que se trata de una inversión masiva para una obra que, según denuncian, *“genera solo 100 puestos de trabajo”*. Aunque también es importante reconocer que, quienes de los que plantean reparos, suelen competir en estos procesos y, en diversas ocasiones, **optan por el silencio cuando el resultado es a su favor.**



El cierre del Fondo de la Transformación: el punto de quiebre

El malestar se profundiza con la decisión oficial de cerrar el **Fondo Provincial para la Transformación y el Crecimiento (FTyC)** por supuestos motivos de *“eficiencia”*. A los empleados ya se les comunicó que la estructura dejará de funcionar y que serán reubicados o desvinculados.

Para el empresariado, esto es un golpe letal al corazón del financiamiento productivo. El FTyC fue creado en octubre de 1993 mediante la Ley 6071 y con el correr de los años comenzó a funcionar como una suerte de banco provincial simbólico.

A diferencia de los bancos tradicionales, este organismo permitía a los productores acceder a tasas convenientes y, fundamentalmente, a modalidades de pago adaptadas al ciclo biológico y económico del campo, con cuotas anuales y periodos de gracia.

Además, los empresarios valoran que para sacar estos créditos no pagan Sellos ni Ingresos Brutos. Por eso, exigen que parte del dinero destinado al **Tren de Cercanías** continúe financiando estos instrumentos con cupos específicos por sectores.

“12% del presupuesto de obra pública 2026 es del resarcimiento y el 4% restante estaría en duda por la recaudación. Paralelamente tomarían deuda para el tren. Es incomprensible”, critican.

La puja interna y el escenario del 1 de Mayo

Los empresarios también observan los movimientos en el Gabinete. Deslizaron que el ministro de Producción, Rodolfo Vargas Arizu, querría llevarse los instrumentos del Fondo a su cartera, pero reduciendo la planta al mínimo para quedarse con la estructura básica.

A los empresarios el **Fondo Provincial para la Transformación y el Crecimiento (FTyC)** les sirve porque no pagan sellos ni ingresos brutos para sacar un crédito productivo, ejemplificaron

Mientras, según pudo conocer *El Sol*, el Gobierno planea anunciar a los ganadores de las licitaciones del tren justo después de la Asamblea General del viernes 1 de mayo. A su

vez, la expectativa por el discurso de Alfredo Cornejo es total. Los empresarios esperan señales para el sector.

Fuente: **El Sol** –
<https://www.elsol.com.ar/mendoza/reparto-de-la-torta-un-importante-sector-del-empresariado-quiere-que-el-gobierno-no-avance-con-el-tren-de-cercanias/>