



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

Nuestro territorio está organizado en regiones que se constituyen atendiendo a características de afinidad histórica, social, geográfica, económica, cultural y a la idiosincrasia de la población, en donde el rol fundamental del Estado es trabajar en la búsqueda permanente del bien común, procurando una distribución de los beneficios del crecimiento en forma equitativa y solidaria entre las distintas regiones.

La promoción de la industrialización y la comercialización de las riquezas y productos naturales de manera sustentable, promoviendo su diversificación y el agregado de valor en los lugares de origen, se erige como un horizonte a alcanzar en materia de políticas de Estado, como lo es también la expansión de la actividad exportadora, con adecuada rentabilidad de la producción rionegrina, el ordenamiento del proceso y una equitativa distribución de los resultados entre los sectores intervinientes.

Una herramienta fundamental para lograr estos cometidos es el ferrocarril, en tanto resulta un instrumento de fomento y desarrollo de las poblaciones y economías de algunas regiones y constituye sin dudas, un elemento clave en el crecimiento, desarrollo y bienestar de los pueblos.

Hace ya años que existe el proyecto del ferrocarril Transpatagónico, cuyo diseño original unía las localidades de San Antonio Oeste, de nuestra Provincia, con la ciudad de Río Gallegos, de la provincia de Santa Cruz, con un Puente Marítimo entre Punta Loyola (Río Gallegos) y Caleta La Misión (Tierra del Fuego).

La evolución posterior del proyecto hizo que, como primera etapa, se incorporara el trazado que abarca desde Choele-Choel hasta San Antonio Oeste, habilitando también la conexión desde Zapala hasta Lonquimay, posibilidad que sumada al acceso ferroviario al Puerto San Antonio Este, habilitaría un corredor bioceánico entre este puerto en el océano Atlántico, con el puerto de Talcahuano en el océano Pacífico, optimizando por medio de ellos las exportaciones patagónicas.

El proyecto para la construcción de un complejo ferroportuario se inscribió dentro de un "sistema de transporte multimodal", que incluía transporte por ferrocarril combinado con el sistema portuario, transporte marítimo y la red interoceánica desde el Atlántico hasta el Pacífico.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

El primer tramo del Ferrocarril Transpatagónico reviste fundamental importancia para nuestra región, en tanto tiene en cuenta la vinculación por ferrocarril de la localidad de Choele Choel con el Puerto de San Antonio Oeste, que alentaría en gran medida el desarrollo regional, ya que no solo permitiría la reducción de costos asociada al combustible y a la logística propia de la exportación, sino que facilitaría además una mayor inversión en las localidades extremas del trazado, el desarrollo de nuevas áreas y la consecuente creación de nuevos puestos de trabajo, junto con la agilización del mercado interno y externo.

En la actualidad son otras las provincias que sacan provecho de la exportación de productos con el sello de "Patagónicos", usufructuando lo que constituye un valor agregado que nos es propio. Es indispensable -como rionegrinos- capitalizar, para nosotros, nuestras riquezas y sacar provecho de estas; defender los derechos e intereses de nuestro puerto, con absoluta contundencia y firmeza; y procurar, en esta cruzada, la creación de nuevos empleos y el impulso económico de nuestras regiones.

El transporte de productos originarios de nuestra región patagónica, su traslado enteramente en la zona y su exportación desde puertos patagónicos, tiene la potencialidad que permitiría a nuestra provincia -y a las demás provincias que integran la región- la explotación de la marca en el mercado internacional.

Por otra parte, el traslado de productos del agro, exclusivamente dentro del territorio patagónico, permitiría mantener el estatus sanitario de origen, dado que saldrían de un puerto ubicado al sur de la barrera sanitaria, condición sumamente deseable al momento de la colocación en el mercado externo. Del mismo modo, este ramal permitiría el manejo de la producción frutícola en contenedores refrigerados desde el origen, manteniendo la cadena de frío y resguardando mejor la calidad del producto a exportar a la vez que se reducen costos de manipulación.

En esta misma tónica, la construcción de un trazado entre las ciudades rionegrinas, permitiría la interconexión exclusivamente ferroviaria, conectando nuestro Tren Patagónico y el tren que hoy parte de Vaca Muerta, en la provincia vecina del Neuquén, al mismo tiempo que dotaría de este transporte a la zona en que se encuentra emplazado el proyecto de riego de Negro Muerto (entre Choel Choel y General Conesa), por medio del cual se prevé incorporar unas 60.000 hectáreas a la producción de granos y forrajes en Río Negro, generando además miles de puestos de trabajo, directos e indirectos.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

Actualmente, la región solo utiliza el camión como medio de carga, lo cual provoca el mayor encarecimiento de los productos que se trasladan. Por otra parte, la sobrecarga de los camiones afecta también las rutas y caminos, cuya reparación incrementa el gasto público y lo contrario, facilita averías en los rodados, que constantemente deben ser reparados, aumentando aún más el costo de transporte de los productos.

Por último, desde el punto de vista ambiental, el Ferrocarril es también una propuesta amigable, ya que con la mismas cantidades de energía, permite transportar volúmenes sensiblemente mayores de carga.

Ya de antaño los patagónicos se animaron a soñar con la construcción y puesta en funcionamiento de un tren que conecte la Patagonia en toda su extensión, de este a oeste y de norte a sur.

La Constitución de la provincia de Río Negro establece el deber de orientar las acciones de gobierno relativas a la promoción económica y realización de la obra pública, a una planificación integral que contemple todas las relaciones de interdependencia de los factores locales, regionales y nacionales, en donde la economía esté al servicio del hombre y el capital tenga como objeto el desarrollo regional, provincial y nacional.

En el año 1994, el Congreso de la Nación sancionó la Ley N° 24.364, por medio de la cual encomendaba al Estado Nacional, la realización de un estudio de prefactibilidad para la construcción y funcionamiento de una línea férrea en la región patagónica, que se interconectaría con la red ferroviaria existente al norte, noroeste y nordeste de la República y que atravesando las Provincias de Río Negro, Chubut y Santa Cruz llegaría a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, concretando la vinculación física de ésta con el continente, a través del Estrecho de Magallanes.

La ley preveía la constitución de una Comisión Nacional pro Ferrocarril Transpatagónico ad hoc, integrada por representantes de los Gobiernos y de las Legislaturas de las Provincias Patagónicas, del Gobierno Nacional, de las asociaciones sindicales de trabajadores ferroviarios y de los usuarios de trenes, que tendría a su cargo la tarea de elaborar un plan de acción para promover los objetivos de la ley y explorar las perspectivas de inversión privada para la construcción y explotación de la línea férrea.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

La Comisión se constituyó mediante el Decreto Nacional N° 334/95 del 16 de agosto de 1995, invitándose por este medio a los gobiernos y legislaturas de las provincias involucradas, a designar sus representantes, al igual que a otros actores involucrados.

En 1998, mediante Decreto Nacional N° 309/98 del 20 de marzo de 1998, se incluyó la iniciativa de la empresa CANARAIL CONSULTANTS INC. en el régimen establecido por los incisos 1) y 2) del Artículo 58 del Decreto 1105/89 y modificatorias, que preveía la presentación de proyectos sobre inversiones de riesgo, a través de la modalidad de iniciativa privada, con el objeto, en una primera fase, de realizar el estudio de factibilidad técnico-económica del proyecto y los estudios de ingeniería conexos. Asimismo, dada la envergadura del proyecto, en la misma norma se constituyó un Comité Consultor de Evaluación del Proyecto, integrado por la entonces Subsecretaría de Transporte Terrestre, Dirección Nacional de Políticas de Transporte Ferroviario y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Dirección Nacional de Infraestructura Portuaria, dependientes de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

A través del Comité Consultor de Evaluación del Proyecto creado, se pusieron en ejecución los procedimientos contenidos en las normas citadas, a efectos de obtener las conclusiones que permitieran evaluar la propuesta efectuada, determinando sobre la base de ellas, la conveniencia de aceptar o rechazar la iniciativa de la empresa canadiense.

En esta tarea tuvo una participación relevante en los análisis indicados el Comité Ejecutivo del "Tratado para el Desarrollo Portuario y Ferroportuario de las Provincias Patagónicas", celebrado como Tratado Parcial entre el Estado Nacional y las provincias de La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, el día 20 de marzo de 1998, el que en sus conclusiones de fecha 4 de diciembre de 1998, entre otras directivas para viabilizar el proyecto, propuso la declaración de Interés Público de la Iniciativa privada presentada.

Siguiendo tal sugerencia, la Iniciativa Privada presentada por CANARAIL CONSULTANTS INC., con las adecuaciones, ampliaciones, supresiones y aclaraciones introducidas por el Comité Consultor de Evaluación del Proyecto, fue declarada de Interés Público mediante Decreto N° 345/99 del 13/04/1999, autorizándose a la entonces Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación a convocar a la precalificación de postulantes interesados en participar en la Licitación Pública



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

Nacional e Internacional para la construcción, operación, rehabilitación y mantenimiento de la Vinculación Ferroportuaria Transpatagónica.

Cabe destacar que, de acuerdo al modelo económico imperante en esos años, se determinó que el proyecto y la operación del sistema no podían contar con subsidios de ninguna especie para la operación ferroviaria, lo que debía incluir la construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y operación de la obra, por lo que en relación a las fuentes de financiamiento y factibilidad económica en general, debía estarse a la modalidad de concesión que en definitiva se estableciera, excluyendo expresamente cualquier hipótesis de fuentes sujetas a subvenciones o subsidios estatales.

En el sentido de la construcción del trazado, el mismo 13/04/99 se dictó también el Decreto N° 346/99, que dispuso que todo el material de vía de trocha ancha existente transferido al Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) con más el producido por levantamientos de ramales e instalaciones de la misma trocha, quedara a disposición del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos para que a través de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, pudieran ser utilizados en la construcción del FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR y del FERROCARRIL TRANSPATAGÓNICO.

Sin perjuicio del impulso inicial, hacia el año 2000, la ejecución del proyecto se detuvo, cuestión que incluso motivó pedidos de informes al Poder Ejecutivo Nacional y algunos proyectos para su construcción.

Unos cuantos años después, durante los cuales casi no existieron avances en el tema, entrado ya el año 2015, el entonces secretario de Transporte de la Nación, encabezó una visita oficial a la sede de la empresa estatal China Machinery Engineering Corporation (CMEC), en Pekín, donde suscribió un memorándum de entendimiento para la realización del proyecto de construcción de un nuevo tendido ferroviario que uniría los principales puntos de la Patagonia argentina, y avanzó con la firma de un acuerdo de cooperación para concretar inversiones en el sector ferroviario.

Según las gacetillas de prensa del momento, el acta suscripta explicitaba los tramos que abarcaría el futuro ferrocarril, que contemplaba conexiones entre las ciudades de Choele Choel y San Antonio Oeste, con una distancia total de 183 Km; desde allí a la ciudad Chubutense de Puerto Madryn, con una longitud de 350 Km; más los tramos de Trelew a Comodoro Rivadavia, pasando por Rawson (todos en provincia de Chubut) con una distancia total



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

de 381 Km.; para finalmente terminar en un tramo de 783 km de extensión entre Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz.

El convenio fue un desprendimiento de los acuerdos binacionales entre la Argentina y la República Popular de China, firmados por la entonces presidenta, Cristina Fernández de Kirchner. Los trabajos previstos para esa primera etapa del proyecto, que fueron contemplados en el memorándum, incluían las áreas de ingeniería; adquisición de equipos y materiales; construcción de obras civiles y estudio de demanda y potencialidad comercial.

Luego del cambio de gobierno nacional del año 2015, no se han conocido novedades respecto del proyecto de ejecución del tendido, cuestión que incluso motivó la presentación de proyectos ante esta Legislatura, para que el Poder Ejecutivo Provincial solicitara al Gobierno Nacional precisiones respecto de la vigencia del Memorándum de Entendimiento referido y en caso afirmativo, se diera continuidad a las gestiones necesarias ante la Nación para que en el marco de dicho Memorándum de Entendimiento, se comience con los trabajos previstos para la primera etapa del proyecto.

Hasta aquí, una sucinta descripción de los antecedentes legislativos más trascendentes a nivel nacional, a los que podrían sumarse algunos proyectos en su apoyo.

Pero también en el plano provincial hubo proyectos relativos al tren Transpatagónico. Así, a modo de ejemplos, en el año 1998 el legislador Pinazo presentó el Proyecto N° 43/98 que declaraba de interés regional y provincial la construcción del tramo Choele Choel-San Antonio Este de la Vía Ferroviaria Transpatagónica a iniciarse en el transcurso de ese año.

En el 2004, el legislador Lueiro presentó el Proyecto de Ley N° 06/2004, que autorizaba a la Provincia a crear una línea ferroviaria con dicha traza. Posteriormente, volvió a presentarlo bajo el N° 358/2006, que tampoco prosperó.

En el 2008, la legisladora M. Odarda presentó el Proyecto de Comunicación N° 64/2008 (aprobado bajo el N° 44/2008), por medio del cual, entre otras cosas, se solicitaba al Poder Ejecutivo Nacional -Ministerio de Economía y Producción, Subsecretaría de Transporte Ferroviario, que realizara la construcción del nuevo ramal Choele Choel - San Antonio Oeste.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

En la actualidad, el plan de infraestructura ferroviaria que surge del sitio oficial de la empresa estatal Trenes Argentinos Infraestructura, encargada de la construcción de tendidos férreos, solo surge como obra proyectada la construcción del trazado del Tren Norpartagónico, que une las localidades de Añelo (Vaca Muerta) con Bahía Blanca (que en Río Negro pasa por las localidades de Contralmirante Cordero, Cipolletti y Chichinales), pero ninguna información surge del proyecto del Tren Transpatagónico.

Resulta fundamental para nuestro desarrollo arbitrar los medios que fueran necesarios para reinstalar en la agenda nacional la construcción del tendido Choele Choel - SAO, y es nuestra obligación impulsar proyectos que antepongan el interés de nuestra provincia y nuestra región, por sobre todo otro interés.

**Autor:** Leandro Miguel Tozzi.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

## **LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO**

### **COMUNICA**

**Artículo 1°.-** Al Poder Ejecutivo Nacional, al Ministerio de Transporte de la Nación y a la empresa Trenes Argentinos Infraestructura Sociedad del Estado, que vería con agrado se retome el desarrollo del proyecto y la consecuente ejecución de la construcción del tendido ferroviario que conecta la localidad de Choele Choel con el puerto de San Antonio Este.

**Artículo 2°.-** De forma.