



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación anunció recientemente la concreción de un proyecto de construcción de una línea ferroviaria que unirá las localidades de San Antonio Oeste, en Río Negro, con Río Gallegos, en Santa Cruz.

Se trata de una obra que modificará sustancialmente las infraestructuras del transporte de carga y, en consecuencia, la economía de las provincias patagónicas, en especial aquellas que cuentan con litoral marítimo.

De acuerdo con la información disponible, el gobierno nacional programa realizar esta obra en tres etapas, con una longitud total de 681 kilómetros y una inversión global de 296,7 millones de pesos.

El primer tramo tiene un recorrido de 247 kilómetros y conectará las localidades de San Antonio Oeste y Puerto Madryn, para lo cual se estima una inversión de 109,2 millones de pesos.

El segundo tramo, de 64 kilómetros de longitud y un costo estimado en 24,9 millones de pesos, unirá Puerto Madryn con Rawson.

El tercer tramo, que vinculará Rawson y Comodoro Rivadavia, tiene un recorrido de 370 kilómetros y el presupuesto alcanza un monto de 162,6 millones de pesos.

Una obra pública de una envergadura tal que significa una inversión del orden de los 300 millones de dólares en 681 kilómetros de vía férrea requiere, necesariamente, la previsión de acciones complementarias que potencien sus prestaciones e incidencia en la economía.

Es decir que, además de la línea troncal proyectada, es indispensable que se realicen conjuntamente las conexiones ferroportuarias y los nexos entre distintas redes ferroviarias con el objeto de permitir la explotación racional, económica y competitiva de los recursos naturales de la plataforma marítima.

Desde el punto de vista de la infraestructura ferroviaria, Río Negro necesita imperiosamente la realización de dos obras fundamentales: La primera de ellas es la interconexión de la red ferroviaria Plaza Constitución-San Carlos de Bariloche con el puerto de aguas profundas de San Antonio Este.

Se trata de una obra de una extensión de 30 kilómetros que integrará dicho puerto con toda la Patagonia y que resulta de vital importancia geopolítica para esta provincia dado que convertirá al puerto de ultramar de San



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Antonio Este en la terminal atlántica de la conexión bioceánica con Chile.

El segundo de los emprendimientos señalados es la interconexión de la red que une Bahía Blanca y Zapala con la mencionada precedentemente, ya que posibilitará transportar la producción frutihortícola del Alto Valle de Río Negro y Neuquén al puerto de San Antonio Este por ferrocarril.

La concreción de las dos obras mencionadas significa completar la infraestructura de transporte que vincula al único puerto de aguas profundas de Río Negro, que equivale a decir del norte de la Patagonia, con su vasta zona de influencia.

Esto significa vincular la región de mayor producción frutihortícola de la Patagonia, como lo es el Alto Valle de Río Negro y Neuquén, con el puerto de San Antonio Este, con menores costos y mayores estímulos para las exportaciones.

Asimismo, prácticamente se interconectarían por vía férrea los puertos de San Antonio Este, en el litoral atlántico rionegrino, y el complejo portuario Concepción-Talcahuano, en la República de Chile, sentando las bases para la futura conexión bioceánica.

Por todo lo expuesto:

AUTOR: Alfredo Lassalle

FIRMANTE: Juan Accatino



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
COMUNICA**

Artículo 1°.- Al Poder Ejecutivo Nacional, Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, que vería con agrado que se incluya en el plan de obra denominado "Ferrocarril Ferroportuario Patagónico", la conexión de esa futura línea férrea con el puerto de aguas profundas de San Antonio Este y el tramo entre esa estación marítima y el Valle Medio del Río Negro, con el fin de vincularlo con el ramal ferroviario Bahía Blanca-Zapala.

Artículo 2°.- De forma.